

HØRINGSUTTALELSER TIL MELDINGEN
(1.OKTOBER - 2. DESEMBER 1991)
16. JANUAR 1992

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET
OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG)

Jernbaneverket
Biblioteket

es. 1

625.111 (481) NSB

Høy

HØRINGSUTTALELSER TIL MELDINGEN 1. OKT. - 2. DES. 1991

1. Våler kommune
2. Ås kommune
3. Statens vegvesen Østfold
4. Askim kommune v/ Formannskapet
5. Arbeidsgruppen BOSAM
6. Østfold Fylkeskommune, Nærings- og ressursavd.
7. Frogn kommune v/Rådmannen
8. Statens vegvesen Akershus
9. Moss kommune
10. Miljøpartiet De Grønne i Halden
11. Transportbrukernes Fellesorgan
12. Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernadv.
13. Ås kommune v/Formannskapet
14. Idd Skogeierlag og Idd Bondelag
15. Nordstrand Vel
16. NHO Strategi- og Prosjekter
17. Det Kgl. Forsvarsdept.
18. Østfold Fylkeskommune v/ Fylkesrådmannen
19. NHO - Østfold
20. Oppegård kommune v/ Formannskapet
21. Fredrikstad Distrikts Næringsråd
22. Det Kgl. Kommunaldept.
23. Norges Naturvernforbund.
24. Landsutvalget for jernbane.
25. Kambo Vel
26. Østfold Fylkeskommune v/Fylkeskultursjefen
27. Vegdirektoratet

28. Akershus Fylkeskommune V/Fylkesrådmannen
(Fylkesutvalgets vedtak.)
29. Oslo kommune v/Sentraladm.
30. Det Kgl. Næringsdept.
31. Fylkesmannen i Oslo og Akershus
32. Skjeberg kommune
33. Sarpsborg kommune
34. Akershus Fylkeskommune
35. Fredrikstad kommune
36. Fylkeslegen i Østfold
37. Fylkeslandbrukskontoret i Østfold
38. Ski kommune v/ Teknisk kontor
39. Råde kommune v/Teknisk etat
40. Miljøverndept. (inkl. uttal fra DN, SFT og Riksantikvaren.)

Sak.nr.: 0084/91
Jou.nr.: 02338/91
Ark.nr.: 511
91007972/TEMØTEB

M Ø T E B O K

VÅLER KOMMUNE

<u>Saknummer</u>	<u>Utvalg</u>	<u>Møtedato</u>	<u>Avd/Saksb</u>
0084/91	TEKNISK HOVEDUTVALG	22.10.91	TE /OL

SAKEN GJELDER:

NSB - MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET
OSLO - KORNSJØ.

DOKUMENTER :

1. Brev av 27.09.91.
2. Melding.
3. Informasjonsbrosjyre.

Dokument nr. 3 følger vedlagt til medlemmene i hovedutvalget.

Meldingen er utlagt til offentlig ettersyn i tiden 01.10 - 02.12.1991, og informerer om at NSB har igangsatt et utredningsarbeide for et høyhastighetsprosjekt mellom Oslo S og svenskegrensen ved Kornsjø. Forslag til banetracéer framgår av siste side i informasjonsbrosjyren. Det legges opp til byggestart i 1998, og ferdigstillelse i år 2001.

Prosjektet medfører ingen konkrete inngrep for Vålers vedkommende, og det er følgelig heller ingen merknader til meldingen. En vil imidlertid anta at prosjektet får betydning for utbyggingsaktiviteten på boligsiden, i det reisetiden for dagpendlere vil bli vesentlig redusert. Kommuneplanen, og spesielt arealdelen av denne, er innrettet for å møte et eventuelt press på boligsiden.

Det anbefales at teknisk hovedutvalg (byggningsrådet) avgir slik

U T T A L E L S E :

Byggningsrådet i Våler har ingen merknader til den framlagte meldingen for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg).

V E D T A K: Forslag til uttalelse enstemmig godkjent.

Våler, den 28.10.91

Liv Stabell

Liv Stabell

bem.

Utskrift sendt til: NSB Hovedkontor

(2)

AS KOMMUNE

pi lusk
EF

NSB Hovedktr.		Kass.kode
3 0 OKT. 1991		
Sak/Doknr.		
Arkivbet.		

UTSKRIFT AV MØTEBOK

Behandlet av:			
Bygningsrådet	Saksbeh.: Ivar Gudmundsen		
Sak nr. : 70/91	Dato : 24.10.91	Møtt: 7 av 7	
Jour. nr. : 1867/91	Mappe : L11-NSB	Stat: VE/F	

MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS BESTEMMELSER OM
KONSEKVENsutREDNINGER: HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO -
KORNSJØ (GØTEBORG)

Avgjørelsesmyndighet: Formannskapet

Vedlegg:

- Trykte vedlegg: 1: Kart: Korridor for høyhastighet Oslo - Kornsjø
 2: Hovedalternativ A, B og C
 3: Forord og sammendrag av meldingen
- Vedlegg i saksmappen: Melding om konsekvensutredninger

Saksutredning:

BAKGRUNN

NSB har i eksp. av 27.09.1991 oversendt til behandling til bl.a. Ås kommune melding om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-a for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg). Frist for uttalelse er 03.12.1991.

Prosjektet inngår som et ledd i NSB's satsing på høyhastighetstog, og utredningsarbeidet vil blant annet være et innspill til Norsk Jernbaneplan 1994-97. Det er NSB's mål at utbyggingen skal være fullført år 2001. Tilsvarende satsing foregår på svensk side via Gøteborg og videre mot kontinentet.

Begrunnelsen for tiltaket er:

- Utviklingen av EF's indre marked og Norges forhold til dette.
- Økende miljøproblemer, som gjør det ønskelig å overføre trafikk fra vei, båt og fly til jernbane.

Målet er bedre og hurtigere kommunikasjon fra Norge til kontinentet og bedre og hurtigere forbindelser internt i Oslofjord-regionen, slik at denne kan utvikle seg til en slagkraftig storbyregion som kan ta opp konkurransen med byområdene på kontinentet.

ALTERNATIVE PLANER

Det skal utredes tre alternativer:

Hovedalternativ A - Høyhastighetstog via alle Østfoldbyene:

- Hastighet 200 km/t.
- Ny bane i tråd med hovedplanframlegget på strekningen Oslo S - Ski.
- Bruk av planlagt dobbeltspor mellom Ski og Moss.
- Eksisterende trasekorridor i hovedsak på resten av strekningen mot Kornsjø. Likevel nødvendig med vesentlige utrettinger på store deler av strekningen.
- Mellom Oslo og Ski, og eventuelt på strekninger hvor høyhastigheten tilsier omlegginger, beholdes nåværende jernbane for lokale behov.
- Godstrafikken følger høyhastighets-/Intercity-sporene.
- Det vil vurderes behov for mer enn dobbeltspor.

Hovedalternativ B - "Høyhastighet med noen stopp i Østfold":

Som alt. A, men i Østfold vurderes stopp f.eks bare i Moss og i Nedre Glomma-regionen. Dette innebærer til dels nye traseer i Østfold.

Hovedalternativ C - "Eksklusivt Europarettet høyhastighetstog":

- Hastighet 300 km/t.
- Ny trase Oslo - Kornsjø.
- Ett eller ingen stopp mellom Oslo og Gøteborg.
- Nåværende jernbanespor nyttes til lokaltrafikk og Intercity-tog.
- Kan ikke realiseres før etter år 2001.

Planprosessen

Planene vil gjennomføres som fylkesdelsplaner etter plan- og bygningslovens § 19, som kommunedelsplaner etter lovens § 20 og som reguleringsplaner og konkrete byggeplaner.

UTREDNINGSPROGRAM

Følgende foreslås utredet:

- Trasealternativer og arealbruk
- Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader
- Markedsanalyser/driftsopplegg
- Tiltakets konsekvenser for miljø:
 - Luftforurensning
 - Klimaendringer
 - Støy/vibrasjoner
 - Natur- og kulturlandskap og fornminner
 - Naturområder og plante- og dyreliv
- Tiltakets konsekvenser for naturressursene:
 - Energiforbruk
 - Driftsforholdene i landbruket og skogbruket
- Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser:
 - Trafikkulykker
 - Næringsliv og sysselsetting
 - Utbyggingsmønster og boligbygging
 - Sosiale og velferdsmessige forhold
 - Friluftsliv og rekreasjon
 - Trafikkantenes opplevelser
- Konsekvenser i anleggsperioden
- Sammenstillende analyser:
 - Bedriftøkonomiske vurderinger
 - Samfunnsøkonomiske vurderinger
- Program for videre planlegging

- Framdriftplan for utredningen:
Valg av alternativ forutsettes sommeren 1992.

BYGNINGS- OG REGULERINGSSJEFENS KOMMENTARER

Planene er ærgjerrige, og det legges opp til et jernbanesystem som skal ta opp konkurransen med båt-, vei- og flytrafikken. Planene berører Ås spesielt på den måten at de kan få mye å si for utbyggingsmønstret i regionen, noe som igjen får mye å si for næringsliv, natur- og miljøvern osv. Alternativ C vil dessuten kreve en helt ny jernbanekorridor som også kan berøre Ås direkte.

Utredningsprogrammet som foreslås, er omfattende og dekker de fleste viktige sider ved jernbaneplanene. Likevel kan et par punkter kommenteres:

De jernbaneplanene som allerede er under gjennomføring, vil i seg selv kunne gi en bedre kollektivdekning i regionen, spesielt på kort- og mellomdistansene, dvs. i praksis for arbeidsreisene. Disse nye planene vil ta opp konkurransen på de lange distansene. Det er nevnt at man blant annet satser på å overføre trafikk fra fly til tog. Det kan derfor være av interesse at man klarere enn det er understreket i denne meldingen, utreder om høyhastighetsbanen vil få konsekvenser for planene om storflyplass, evt. lokalisering av en storflyplass.

Mer lokalt er det viktig å se nærmere på knutepunktene for lokal- og Intercitytogene og høyhastighetstogene og kapasiteten for en tospors jernbane, spesielt i Follo. Antall stoppesteder er viktig. Spesielt i forbindelse med alt. A bør også konsekvensene av Ski som stoppested for Follo vurderes.

Alternativ A og B vil i Follo følge tosporstraseen som allerede er under utbygging. Det må forutsettes at høyhastighetstogene ikke går på bekostning av den mer lokale trafikk, da en kapasitetssterk jernbane som betjener blant annet Folloregionen, er av stor betydning for trafikkmønsteret. Selv om det muligens ligger utenfor denne konsekvensutredningen, understrekes det her at også standarden på selve stasjonene, både på høyhastighetsstrekningene og på de mere lokale strekningene, må være slik at de blir brukbare for alle trafikkantgrupper. (Jfr. striden om trapper og ramper på Vestby og Ås stasjon.)

Bygnings- og reguleringssjefens innstilling:

Ås Bygningsråd har ikke vesentlige innvendinger mot forslag til program for utredning av konsekvensene for "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg)" som beskrevet meldingen fra NSB, oversendt i eksp. av 27.09.1991, men vil understreke følgende:

- Konsekvensene av et høyhastighetsprosjekt for lokalisering av storflyplass må utredes.
- Kapasiteten på dobbeltsporet gjennom Follo må vurderes, spesielt ved alt. A og B.
- Konsekvensene av Ski som stoppested for Folloregionen må utredes, spesielt for alt. A.
- Konsekvensene av standarden på stasjonene/stoppestedene må utredes, med henblikk på at de skal tilfredsstille alle trafikkantgrupper.

Bygningsrådets vedtak:
Innstillingen enstemmig vedtatt.

Utskrift til :

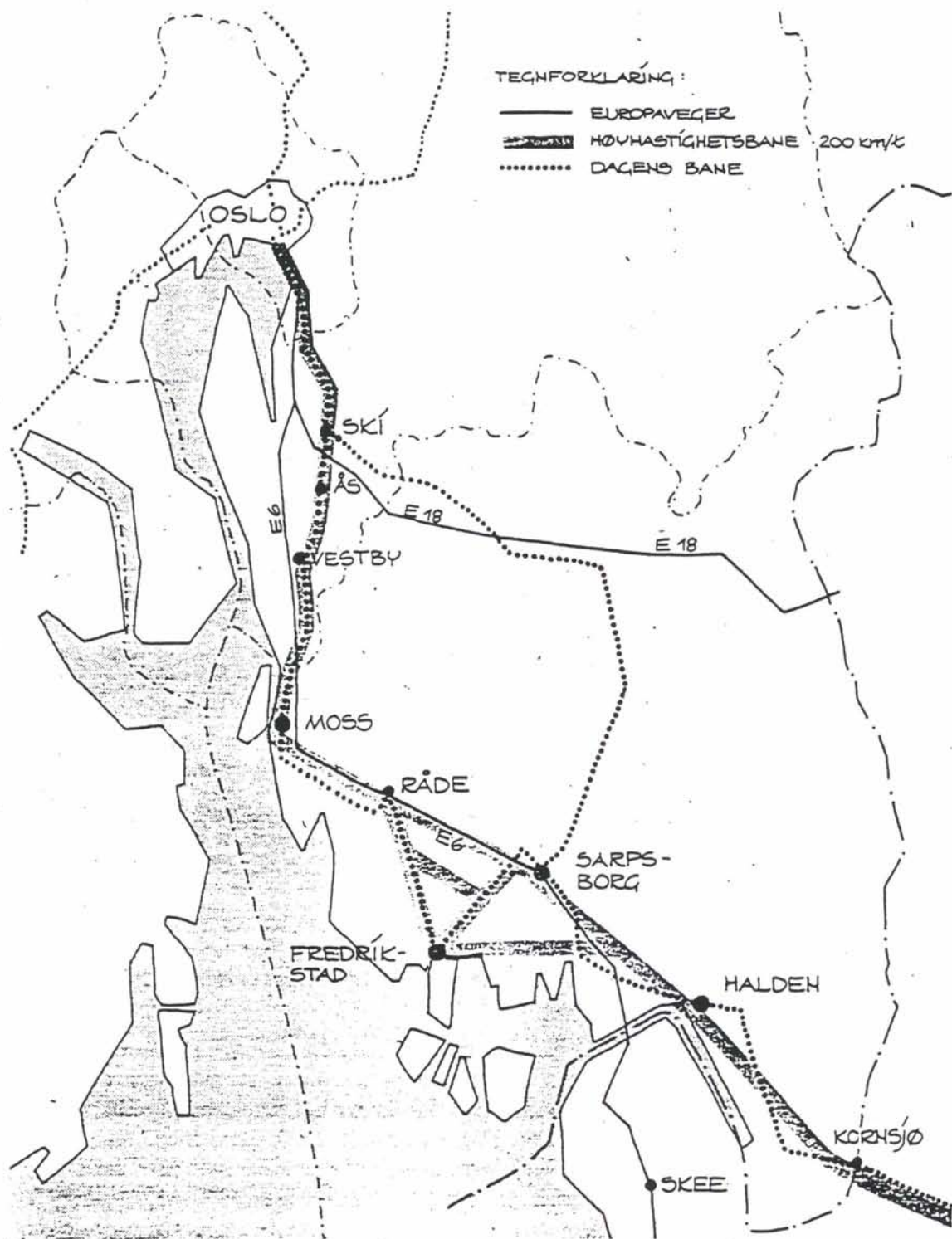
Formannskapet
Ingeniørvesenet
NSB Hovedkontoret,, Utvikling og miljø, Boks 1162 Sent, 107 OSLO 1

Rett utskrift.

Dato : 26.10.1971

Fredrik Bull

f.ellm.



KORRIDOR FOR HØYHASTIGHET (200 km/h) OSLO - KORNSJØ

Sammendrag

Foreliggende melding gjelder utbygging av anlegg for framføring av tog med høy hastighet på strekningen Oslo S - Komsjø. Prosjektet inngår som et ledd i NSBs satsing på høyhastighetstog og utredningsarbeidet vil blant annet være et innspill til Norsk Jernbaneplan 1994 - 97. Det er NSBs mål at utbyggingen skal være fullført år 2001. Tilsvarende satsing foregår på svensk side fra Komsjø via Gøteborg og videre mot kontinentet.

To viktige samfunnsmessige utviklingsprosesser gjør det idag ønskelig å satse på utbygging av høyhastighetstog i Norge:

- Utviklingen av EFs indre marked og Norges forhold til dette
- Økende miljøproblemer, som gjør det ønskelig å overføre trafikk fra veg, båt og fly til jernbane

Skal Norge få del i den økonomiske vekst og de nye arbeidsplassene som skapes gjennom fjerningen av handelshindringer innenfor EF-området, kreves det:

- Utvikling av bedre og hurtigere kommunikasjoner fra Norge til kontinentet
- Bedre og hurtigere forbindelser internt i Oslofjord-regionen, slik at denne kan utvikle seg til en slagkraftig storbyregion som kan ta opp konkurransen med byområdene på kontinentet.

Prosjektets størrelse tilsier at en utbygging er meldepliktig etter bestemmelsene til Plan- og bygningsloven av 1. august 1990.

Det foreslås utredet tre forskjellige alternativer. Hovedforskjellene mellom disse ligger i hastighetsnivå, utbyggingskorridor og stoppmønster.

Meldingen beskriver selve tiltaket og det en på meldingstidspunktet har oversikt over når det gjelder virkninger på naturressurser, miljø og samfunn. Den gir også en beskrivelse av planprosessen og et forslag til videre utredningsprogram med forslag til hvilke deltemaer som vil bli belyst i konsekvensutredningsdelen.

Meldingen vil nå gjennomgå en høringsrunde. Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet og de berørte fylkeskommuner, ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere temaer.

Utredningsarbeidene vil ende opp i forslag til fylkesdelplaner med tilhørende konsekvensutredning for de berørte fylker, samt et begrunnet forslag til videre utredningsprogram for parsellvise kommunedelplaner. Denne prosessen vil ende opp i en ny høringsrunde på forsommeren 1992.

Meldingen - formål og behandling

FORMÅL MED MELDINGEN

Denne meldingen har som formål:

- * å informere om at NSB har igangsatt et utredningsarbeide for et høyhastighetsprosjekt mellom Oslo S og svenskegrensen ved Kornsjø. Utredningsarbeidets hensikt er å gi grunnlag for et prinsippvedtak om å gå videre med planleggingen av prosjektet. Grunnlaget vil bestå i en konsekvensutredning omkring tiltakets virkninger og en anbefalt løsning for trasékorridor og driftsopplegg, samt et program for videre, mer detaljerte utredninger.
- * å gi myndigheter og berørte parter anledning til å uttale seg om, og å påvirke, innholdet i utredningsprogrammet.
- * sammen med innkomne uttalelser til meldingen å gi grunnlag for fastsettelse av et endelig utredningsprogram.

BEHANDLING AV MELDINGEN

I henhold til Plan- og bygningslovens § 33-4 er fagdepartement for jernbaneanlegg Samferdselsdepartementet og dette departementet har ansvaret for håndhevelse av bestemmelsene. Dette ansvaret er i henhold til brev av ...09.1991 delegert til NSB.

Ifølge loven skal meldingen sendes på høring til berørte myndigheter og interesserte, og samtidig legges ut til offentlig ettersyn. Hensikten er å få klarlagt hvilke virkningstema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles.

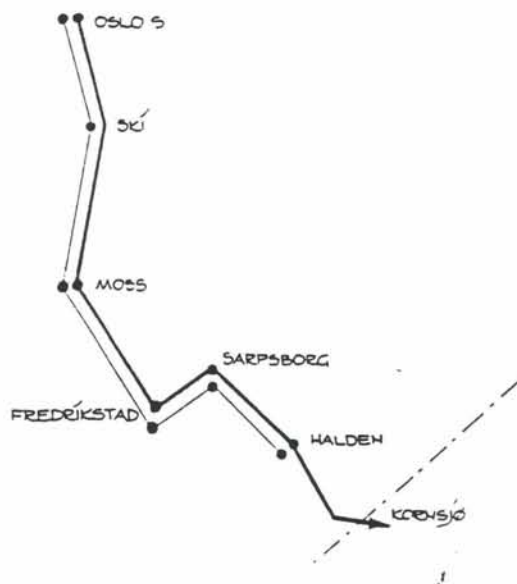
I meldingens punkt 3: "Utredningsprogram" er det foreslått hvilke tema som skal inngå i utredningene av konsekvensene for "miljø, naturressurser og samfunn". Det skal legges særlig vekt på at alle virkninger av de ulike alternativene blir klarlagt før valg av alternativ foretas. NSB ønsker derfor at alle med interesser i utredningsarbeidet får anledning til å komme med eventuelle merknader til utredningsprogrammet før arbeidet er fullført og danne et korrektiv til innholdet i utredningen.

Behandlingen vil foregå slik:

1. NSB sender meldingen til:
 - Samferdselsdepartementet
 - Kommunene i Østfold, søndre Akershus og Oslo
 - Fylkeskommunene Østfold og Akershus

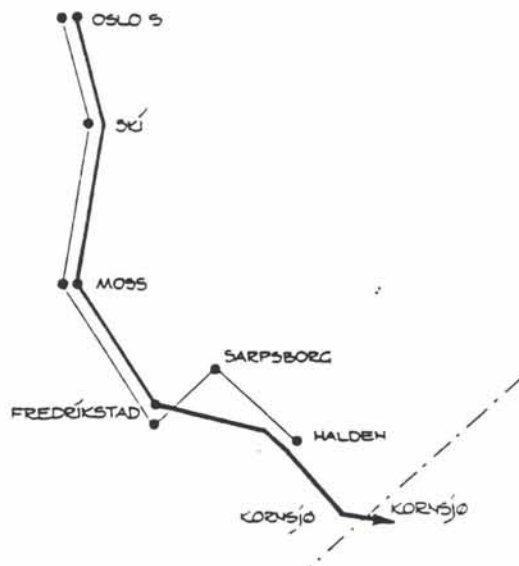
Hovedalternativ A - Høyhastighetstog via alle Østfoldbyene

Vedlegg 2

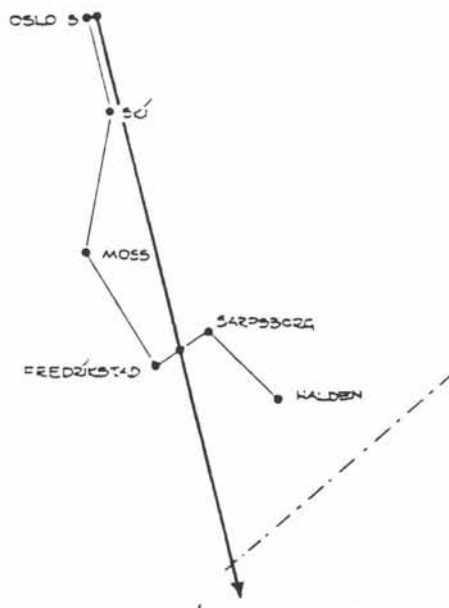


Hovedalternativ B - "Høyhastighet med noen stopp i Østfold"

Hovedalternativ B tar, i likhet med alternativ A, utgangspunkt i forstudiets konklusjoner om et høyhastighetskonsept dimensjonert for 200 km/t.



Hovedalternativ C - "Eksklusivt Europarettet høyhastighetstog"



Forord

De europeiske jernbaneselskaper på kontinentet er igang med utbygging av et høyhastighets-system som er energibesparende, miljøvennlig, lønnsomt og teknisk avansert. Planene for en kraftig utbygging fram til 2015 er lagt, og det forutsettes investert ca 100 milliarder ECU (800 milliarder NOK) i infrastrukturen. Også i Sverige satses det på en slik utbygging, og skal norsk næringsliv opprettholde og forbedre sin konkurransevne er det viktig at også jernbanen i Norge er med i denne utviklingen.

Østfoldbanen er idag vår viktigste jernbaneforbindelse mot resten av Europa. Det er derfor naturlig at NSB tar denne strekningen opp som det høyest prioriterte prosjekt i forbindelse med en framtidig satsing på høyhastighetstog.

Den 6. juni 1989 vedtok Stortinget bestemmelser om konsekvensutredninger, kapittel VIIa i Plan- og bygningsloven. Disse bestemmelsene trådte i kraft fra 1. august 1990. I følge § 33-3 i disse bestemmelsene skal tiltakshaver, som i dette tilfelle er NSB, melde tiltak som overskrider en investeringsramme på 200 mill.kr. til det fagdepartementet som tiltaket sorterer under. Fagdepartementet skal avgjøre om tiltakshaver skal pålegges å utarbeide en konsekvensutredning. I så fall vil departementet fastsette et utredningsprogram. Denne utredningen skal beskrive tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Samferdselsdepartementet, som fagdepartement, har ved brev av 24.09.91 overført ansvaret for utleggelse og behandling av meldingen til NSB.

Det er tiltakshavers oppfatning, at en gjennom planlegging av høyhastighetsprosjektet Oslo S - Kornsjø etter Plan- og bygningslovens § 19 (fylkesdelplaner), med utredning av alle relevante konsekvenser av de ulike alternativer, skal få tilrettelagt et gjennomarbeidet grunnlagsmateriale for valg av prinsippløsning for prosjektet og et program for videre planlegging etter Plan- og bygningslovens § 20 (kommunedelplaner). Dersom høringsinstansene ikke er enig i dette, må det gis uttrykk for det i uttalelsen til meldingen.

Meldingen er ment å skulle gi fylkene, kommunene og andre med interesser i planarbeidene informasjon om innhold og framdrift av det forestående plan- og utredningsarbeide. Meldingen vil være lagt ut til høring i perioden 1. oktober - 2. desember 1991. I høringsperioden vil alle ha anledning til å framkomme med sine merknader til de tema som omtales i meldingen. Det er av særlig interesse å få kommentarer til det framlagte utredningsprogram og til de tema som der er listet opp for konsekvensutredninger.

Informasjon om det videre plan- og utredningsarbeide vil bli gitt løpende gjennom hele planperioden i samsvar med reglene i Plan- og bygningsloven. Både fylkesdelplaner og senere kommunedelplaner vil i sin tur bli lagt ut til høring slik dette er foreskrevet i lovverket.

For Norges Statsbaner som tiltakshaver:
NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen

Yngve Pedersen
Direktør

- Fylkesmennene i Østfold, Akershus og Oslo
 - Berørte myndigheter og interesseorganisasjoner
2. NSB legger meldingen ut til offentlig ettersyn i perioden
1. oktober - 2. desember 1991
3. NSB vil i samarbeide med fylkeskommunene gi informasjon etter de etablerte informasjonsopplegg for fylkesdelplaner.
5. Merknader til meldingens innhold kan innen høringsfristens utløp sendes til:
NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO
- Forespørsler i høringsperioden kan rettes til:
NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
v/sjefinspektør Per Overland
telefon 02-366500
6. På grunnlag av meldingen og innkomne merknader bestemmer NSB i samråd med Miljøverndepartementet og fylkeskommunene eventuelle endringer i det videre utredningsarbeidet, samt behandlingsprosedyre for planmateriale og konsekvensutredninger.



Vår dato
1991-10-28

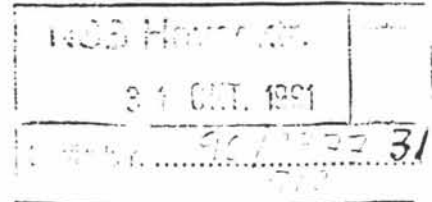
Vår referanse
89/1924

Vår saksbehandler
Avd.ing. Torgeir Fossnes

Vårt ark.nr.
361.1

Deres referanse
90/2377;512

NSB Hovedkontor
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO



*Bør referere oss dette som en uttalelse
meldingen. Kopia til FEJ-OK*

Ken Bør

MØTE VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

etter gå

Det vises til møtet som ble avholdt onsdag 23. oktober 1991, hos fylkesmannen i Østfold, miljøvern avdelingen.

*B til
intering/
følging.*

Vegdirektoratet har i brev av 7. oktober 1991 bedt vegkontorene i Oslo, Akershus og Østfold sende sine uttalelser til meldingen via Vegdirektoratet. Vegdirektoratet vil deretter sammenfatte de ulike kommentarene til en felles uttalelse.

*191/
Fol*

Under følger en oppsummering av vegkontorets synspunkter som framkom under møtet:

P. 7.11.91

Vi har ingen spesielle merknader til meldingen. Utredningsprogrammet og framdriftsplanen er for vår del beskrevet tilfredsstillende. På dette overordnede nivået i planleggingen kan vi ikke gi konkrete kommentarer til trasèalternativene. Imidlertid ser vi at det vil kunne oppstå konflikter der jernbanetrasèen krysser veger. Disse problemene er primært av teknisk karakter og bør kunne løses.

*2ue
2.11.91 MP*

Når mere detaljerte trasèalternativ er arbeidet fram vil vi selvsagt bidra med konkrete kommentarer til disse. Vi forutsetter derfor et nært og godt samarbeide videre.

xp.

Vi vil minne om følgende prosjekter som kan få konsekvenser for en framtidig jernbanetrasè:

1/2.

- Reguleringsplanarbeid i Sarpsborg
- Reguleringsplanarbeid i Halden
(Dette er prosjekter som er kjent via eksisterende planarbeid)

pi

- E6 Missingmyr - Lekvold (se vedlegg)

ndt BRØ

- Riksveg 110 Jonsten - Strømshaug (se vedlegg)

7.11.91 Kllg

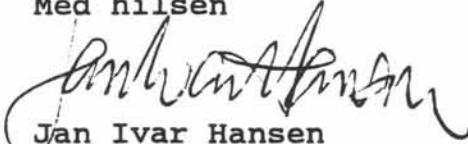
I Nedre Glommaregionen har vi også utredet noen nye trasèer uten at disse er prioritert i budsjettsammenheng. Det kan bl.a. nevnes ny Markalinje i Fredrikstad, ny bru over

*M
P
E*

v.

Glomma ved Råbekken og ny riksveg 111. Disse prosjektene er vurdert i sammenheng med transportplanen for Nedre Glommaregionen (se vedlegg).

Planavdelingen
Med hilsen



Jan Ivar Hansen
plansjef



Torgvir Fossnes

3 - vedlegg

TFo/EBS



Gjenpart til: SM, Bp, Bd's
forv., saken

BrØ

Saksbehandler, telefon

Deres ref.

Vår ref. (oppgis ved svar)

Dato

Kjell Mathisen
67035

90/2377
512


18.10.1991

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Til orientering oversendes vedlagt kopi av brev fra Statens Vegvesen, Østfold, datert 28.10.91, vedr. møtet hos fylkesmannen i Østfold den 23.10.91.

Etter hva vi har fått opplyst, har BrØ allerede mottatt transportplanen for Nedre Glomma-regionen. Denne vedlegges derfor ikke. Derimot vedlegges kopi av de mottatte plan-skisser.

Med vennlig hilsen


Ivar Hagland
Sjefingeniør



ASKIM KOMMUNE
FORMANNSKAPET

1801 ASKIM, 28.10.91
Sentralbord 88 20 50 MC

4

6/11-91/foe
Md 7/11-91/TP
REP 8.11.91/

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	
30 OKT. 1991	
90/2377 v	
512	

ARKIV i
1.c

Særutskrift av Askim formannskaps protokoll i møte
24. oktober 1991.
Sak 302/91 - Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø
(Gøteborg).

Enstemmig vedtak:

1. Askim kommune er positivt innstilt til planene om høyhastighetstog fra Oslo til Kornsjø.
2. Askim kommune ber om at også østfoldbanens østre linje blir modernisert og satt i stand til å avvikle en større del av transportbehovet enn tilfellet er i dag.

Rett utskrift bevitnes:

Miriam Christensen
Miriam Christensen
e.f.

Kopi: Teknisk etat, her

Kopi lev.
JES 14.11.91

5

ARBETSGRUPPEN FÖR FÖRBÄTTRADE
KOMMUNIKATIONER OSLO - GÖTEBORG

Ett norskt-svenskt samarbete mellan 24 kommuner, Östfold och Akershus fylkeskommuner samt Bohuslandstinget

uppe förändrat
till:
-MA
P/P

fol

YTTRANDE
1991-10-30

NSB Hovedktr.	Kass.kode
1 1 NOV. 1991	
Sak/Doknr. 91/1237-7 32	
Arkivbet.	

BP
t/r

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelningen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO
NORGE

Melding vedr. høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjö

Arbetsgruppen för förbättrade väg och järnvägsförbindelser mellan Oslo och Göteborg har av NSB ombetts avge yttrande över rapporten "Melding vedr høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjö".

Arbetsgruppen är utsedd av 24 kommuner mellan Oslo och Göteborg, Östfolds och Akershus fylkeskommuner samt Bohuslandstinget. Detta är troligen det största kommunala samarbetsprojektet mellan norska och svenska kommuner någonsin kring en enskild fråga. Arbetsgruppens uppgift är att verka för en påskyndad och samordnad utbyggnad av väg E6 och järnvägen mellan Oslo och Göteborg. Arbetsgruppen avser att inom kort presentera ett förslag till organisation och alternativ finansiering av utbyggnaden av väg E6 och järnvägen.

Mål

Arbetsgruppen har för utbyggnaden av väg E6 och järnvägen satt upp följande mål:

att väg E6 byggs ut till 4-fälts väg. Klart år 2001

att järnvägen byggs ut med dubbelspår för höghastighetståg genom Bohuslän och med en högsta restid om 2 timmar mellan Oslo och Göteborg. Klart år 1999 samt

att utbyggnaden av väg E6 och järnvägen sker samordnat

NSB:s höghastighetsprojekt Oslo - Kornsjö

Arbetsgruppen hälsar med tillfredsställelse NSB:s ambitioner att bygga ut järnvägen mellan Oslo och riksgränsen med

dubbelspår för höghastighetståg. Restiden mellan Oslo och Göteborg planeras till 2 timmar och utbyggnaden planeras vara avslutad år 2001.

Dessa mål överensstämmer i det närmaste helt med arbetsgruppens mål. Det är glädjande att det numera finns intresse för en satsning på denna sträcka där man tidigare avstått från att göra långsiktiga investeringar.

Kommentarer till arbetsgruppens mål

Arbetsgruppens målsättningen innebär ett antal konstateranden som kräver en närmare förklaring.

Utbyggnadstidpunkterna (år 2001 för väg E6 och år 1999 för järnvägen) är framtagna tillsammans med väg- och järnvägsmyndigheterna i resp land och gäller under förutsättning att finansieringsfrågan är löst.

Lokaliseringen av järnvägen till Bohuslän är nödvändig om man skall klara en högsta restid om 2 timmar. Maximalt 2 timmars restid krävs om järnvägen skall vara konkurrenskraftig mot flyget. Konkurrenskraften mot flyget krävs om resandeunderlaget skall bli så stort att järnvägen kan bli lönsam.

En alternativ sträckning av järnvägen genom Dalsland innebär att Oslo - Göteborgstrafiken får konkurrera om spårutrymmet med trafiken på Bergslagsbanan på sträckan Mellerud - Göteborg. Arbetsgruppen noterar att SJ önskar flytta godstrafiken mellan Stockholm och Göteborg till Bergslagsbanan för att snabbtågen X2000, trots dubbelspår, skall få trafikera en "ostörd" bana mellan Stockholm och Göteborg. Arbetsgruppen har i tidtabellstudier visat att snabbtågstrafiken mellan Oslo och Göteborg på sikt inte kan uppnå restidmålen om dessa tåg måste konkurrera med godståg på Bergslagsbanan mellan Mellerud och Göteborg.

Som underlag för sitt ställningstagande har arbetsgruppen låtit upprätta tågplaner för de båda alternativa sträckningarna genom Bohuslän och Dalsland. Planerna bygger på den trafikvolym som anges i SJ, NSB och Banverkets gemensamma studie "Nordlänken". Resultatet talar entydigt till förmån för en sträckning genom Bohuslän som den mest framtidsinriktade lösningen.

En samordnad utbyggnad av väg E6 och järnvägen sparar mycket pengar. Samordningen avser dels en planerings- och projekterings-samordning dels en fysisk samordning vid utbyggnaden. Om utbyggnaden av väg E6 och järnvägen sker i samma stråk minimeras markintrång och miljöpåverkan. Arbetsgruppen har särskilt studerat samordningsvinsterna och bedömer att dessa uppgår till ca 700 milj kronor på sträckan Oslo - Göteborg. Samordningsvinsterna är knappast möjliga att uppnå vid en dragning av järnvägen genom Dalsland.

Investeringar

Idag är osäkerheten stor om investeringarnas storlek. Detta gäller i synnerhet de uppgifter som redovisas i "Nordlänken". Investeringarnas storlek påverkar frågan om hur finansieringen löses och därmed även tidpunkten för utbyggnaden.

Byggföretaget **Skanska** har på initiativ av arbetsgruppen detaljstuderat utbyggnadskostnaderna för en järnvägssträckning genom Bohuslän. Skanskas kalkyler bygger på noggranna mängdberäkningar. Sträckningen baseras inte på banverkets alternativ med 4000 m kurvradier utan på ett av kommunerna utarbetat förslag med 2500 m kurvradier - för övrigt samma radie som NSB planerar för sträckan Oslo - riksgränsen. Resultatet av Skanskas beräkningar ger svar på 2 viktiga frågor.

- Utbyggnadskostnaden genom Bohuslän, över Svinesund och till Berg är ca 9,0 mdr kronor.
- Mängdberäkningarna ifrågasätter om kostnaderna för "Nordlänken" genom Dalsland inte är grovt underskattade.

De totala kostnaderna för att bygga "Nordlänken" genom Dalsland med likvärdig standard som genom Bohuslän är sannolikt minst 1 mdr kronor större än att bygga banan genom Bohuslän. Om detta skulle bekräftas i det fortsatta arbetet kan konsekvenserna bli dels att utbyggnaden av "Nordlänken" genom Dalsland riskerar att skjutas framåt i tiden, dels att de möjliga samordningsvinsterna faller bort om väg E6 byggs utan att samordnas med järnvägen.

Mot denna bakgrund vill arbetsgruppen ta upp frågan om samordning av utbyggnaden mellan väg och järnväg samt mellan Norge och Sverige.

Samordning

Enligt arbetsgruppens uppfattning krävs en samordnad och samtidig utbyggnad av järnvägen hela sträckan Oslo - Göteborg. Detta är nödvändigt för att nya tågssystem skall kunna införas och fås att fungera.

Arbetsgruppen uppfattar det som att NSB avstår från att redovisa en egen uppfattning om linjesträckningen genom Sverige utan överlåter detta åt banverket.

Arbetsgruppen anser att det är av yttersta vikt att NSB medverkar med synpunkter och krav på linjesträckningen eftersom det gäller Norges i framtiden viktigaste järnväg.

Ur svensk synvinkel anses förbindelserna söderut mot Europa viktigare än mot Norge. Därför prioriterar banverket Bergslagsbanan, med försämrade trafikeringsmöjligheter mot Norge som följd. Detta framgår med önskvärd tydlighet om man

jämför tidsbesparingarna som utbyggda järnvägar enligt dagens planer ger vid resor mellan de nordiska huvudstäderna.

Sträcka	Idag	Framtiden
Stockholm - Köpenhamn	8.00	3.20
Oslo - Köpenhamn	9.20	4.30
Stockholm - Oslo	6.20	5.20

Källa: Dag Björnland

Enligt arbetsgruppens uppfattning är "Nordlänken" en för nationerna och särskilt Norge, så viktig och långsiktig fråga att den inte bör få avgöras av regionalpolitiska skäl. Investeringarna har en livslängd på 75 - 100 år och avgör på sikt den norska järnvägens utvecklingsmöjligheter för kontinenttrafiken.

Arbetsgruppen efterlyser en samordning med utbyggnaden av väg E6. I Falkenbergs kommun i Halland och i Vestby kommune finns aktuella exempel på att en samordning fungerar i praktiken och ger besparingar. Arbetsgruppen har konstaterat att vägmyndigheterna är intresserade av en samordning men att intresset från järnvägarnas sida av olika skäl är svalt.

Utbyggnadsalternativ

De i rapporten redovisade utbyggnadsalternativen A, B och C uppfyller i olika grad krav som kan ställas på en framtidsinriktad järnväg.

Arbetsgruppen har utgått från ett alternativ för den internationella trafiken med 3 uppehåll mellan Oslo och Göteborg. Uppehåll kan göras i Moss, i regionen Fredrikstad-Sarpsborg-Halden-Strömstad samt i Uddevalla. Dessa uppehåll ryms inom den maximala restiden 2 timmar mellan Oslo och Göteborg. Arbetsgruppen förutsätter vidare att IC-trafiken genom en utbyggd järnväg kan utvecklas ytterligare och bli en mata resenärer till stationerna för den internationella trafiken. Befintliga spår förutsätts bibehållas om de ej sammanfaller med den nyanlagda järnvägen. Dessa spår utnyttjas för IC-trafik och lokal trafik.

I övrigt har alternativ C på kartan en sträckning genom Bohuslän. Detta alternativ är det enda som med europeiska mått kan kallas järnväg för höghastighetståg. Arbetsgruppen tillstyrker denna sträckning men menar att den bör kombineras med tåguppehåll i regionen även för den internationella trafiken.

Arbetsgruppen förutsätter att NSB i det fortsatta arbetet även studerar en alternativ sträckning genom Bohuslän och hur en


anslutning till nuvarande bana bäst kan utformas. Den nuvarande banan genom Halden förutsätts bibehållas och utnyttjas för IC-tåg till och från Halden. En anslutning till den nya järnvägen kan ske i Berg.

Arbetsgruppen vill även peka på vikten av att man i den fortsatta planeringen beaktar stationernas utformning och funktion, bl a med hänsyn till anslutningsmöjligheter, kundunderlag, parkering etc. Stationerna kan utformas till moderna resecentra och utgöra knutpunkter för trafiken i regionen, såväl enskild som kollektiv.

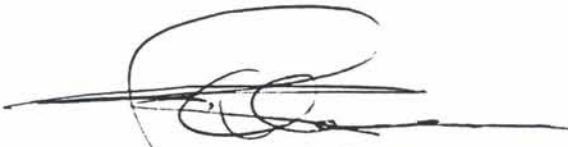
Utredningsprogram

Enligt arbetsgruppens uppfattning är det i rapporten presenterade förslaget till arbetsprogram väl genomtänkt.


Arbetsgruppen vill särskilt peka på de sysselsättningseffekter som en utbyggnad för med sig. Enligt arbetsgruppen beräkningar skapar utbyggnaden av väg E6 och järnvägen mellan Oslo och Göteborg ca 1800 årsarbetstillfällen per år i 10 år. På lång sikt kan de utbyggda förbindelserna generera långt större sysselsättningseffekter. Dessa effekter bör även klarläggas i den kommande utredningen.



Tore Haugen
Ordförande i arbetsgruppen



Lennart Johansson
Ordförande i arbetsgruppen



Björn Stahre
Sekreterare



ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

NÆRINGS-OG RESSURSAVDELINGEN

6

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 9115 Vaterland
0134 OSLO

NSB Hovedktr.	Postboks
14 NOV. 1991	
90/2377 33	
512	

Postadresse: Postboks
1701 Sarpsborg
Kontor: Oscar Pedersensvei 39
Telefon: 09/11 70 00
Bankgiro: DnC, Moss
7121 05 25100
Bergen Bank, Sarpsborg
5124 05 00020
Postgiro: 5 36 58 53
Telefax: 09/11 71 18

Kopi lev. JES

VÅR REF. BES OPPGITT VED SVAR

SARPSBORG,

Jnr. 91/05071 JH/en ark. 810 12. november 1991

(naer-t-n10)en-u-ssak-48-91

kiv: te

UNDERRETNING I SAK A NR. 49/1991 - 6 - MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSTOG OSLO - KORNSJØ

Samferdselsutvalget i Østfold behandlet ovennevnte sak i møte 7.ds.,
og fattet slikt vedtak:

"Samferdselsutvalget anbefaler at fylkesutvalget fatter dette vedtaket:

1. Østfold fylkeskommune ser det som svært viktig at det både bygges ut en rask og moderne jernbane på strekningen Oslo - Gøteborg 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 Gøteborg.
3. Det må i utredningen legges vekt på å se de ulike forslag i sammenheng og konkurranse med andre trafikktilbud på strekningen Oslo-Gøteborg, særlig fly- og veitransport. Forholdet til viktige faktorer som valg av hovedflyplass, utbygging av E-6, sentralhavn i Østfold og Ørabanen må vurderes.
4. Tilbringertjenesten til de alternativ som forutsetter å 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."

Jostein Havn

Mottatt på møte 1
hos Østfold Fylkeskommune
19. 11. 91

FYLKESUTVALGET

19. NOVEMBER 1991

19. 11. 91


Saknr.: 91/05071
Arkiv: 841
Fil: (n-t-n10)mt-fu-hoh
mt

SAK A NR. /91 MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET
OSLO - KORNSJØ.

SAMMENDRAG

NSB legger fram melding om høyhastighetstog Oslo-(Kornsjø)-Göteborg etter reglene om konsekvensutredninger. Hensikten med meldingen er å få inn synspunkter på hvilke tema som skal utredes og behandlingsprosedyren. Det utredes tre hovedalternativer med ulike dimensjonerende hastigheter og stoppmønstre.

Selve utredningen vil foreligge til høring på vårparten og forsettes vedtatt som fylkesdelplan sommeren 1992. Tiltaket forutsettes gjennomført innen 2001. (alt. A og B)

Det foreslås et omfattende utredningsprogram.

Rådmannen foreslår at fylkeskommunen slutter seg til programmet med visse tilføyelser og presiseringer.

NSB arbeider for tiden med en planutredning for høyhastighetsprosjektet Oslo S - Kornsjø. Etter planen skal utredningen foreligge til offentlig høring forsommeren 1992 og behandles som fylkesdelplaner i de berørte fylkene.

Tiltaket kommer inn under Plan- og bygningslovens meldeplikt etter bestemmelsene om konsekvensutredninger. Hensikten med meldingen er få avklart hvilke utredninger som må foretas. Selve konsekvensutredningen vil bli ivaretatt gjennom fylkesdelplanene.

Meldingen er lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 1.10 til 2.12.91. Den beskriver prinsippene i selve tiltaket og det tiltakshaveren på meldingstidspunktet har oversikt over når det gjelder virkninger på naturressurser, miljø og samfunn. Den gir også beskrivelse av planprosessen og et forslag til videre utredningsprogram med forslag til hvilke deltemaer som blir belyst i konsekvensutredningsdelen.

På grunnlag av meldingen og innkomne merknader bestemmer NSB i samråd med Miljøverndepartementet og de berørte fylkeskommunene eventuelle endringer i det videre utredningsarbeidet, samt behandlingsprosedyren.

OM INNHOLDET I MELDINGEN

3 Alternativer.

Det tas sikte på å utrede 3 hovedalternativer som kort kan beskrives slik:

ALT	DIM.HASTIGHET	TRASÉVALG	STOPPESTEDER OSLO-KORNSJØ
A	200 km/t	eksisterende	Ski+ Østfoldbyene
B	200 km/t	delvis ny	Ski+ noen Østf. byer
C	300 km/t	helt ny i Østf.	Bare Ski+ 0-1 Østf.by.

Også alternativ A vil innebære inngrep i form av utvidelse av traséen til dobbeltspor gjennom hele fylket og utretting av deler av dagens trasé.

Ved alternativ B er det særlig i Nedre Glomma - området (Råde - Skjeberg) hvor det er aktuelt med helt nye traséer.

Spørsmålet om forskjellige tidshorisonter for henholdsvis A og B, eventuelt A med lavere utbyggingsstandard som en etappe til B vil også bli belyst gjennom utredningen.

Reisetid Oslo - Göteborg ved alternativ B anslås til 114 min.

Alternativ C vil i hovedsak gå utenfor nåværende tettbygde områder.

Alternativene A og B antas å kunne bli ferdigstilt i 2001, alt C senere.

I meldingen nevnes det dessuten at det i tillegg til høyhastighetstogene er nødvendig med et IC-tilbud (intercity) som kan betjene Østfoldbyene. Det heter at også IC bør gis et høyt hastighetsnivå - f.eks 160 km/t., dersom intensjonene om å bygge opp om regionalutviklingen skal oppfylles.

Godstrafikken forutsettes i alternativ A og B å følge høyhastighets/IC spor. I alt. C kan godstrafikken mot utlandet bare følge samme spor som høyhastighetstogene i den grad det passer inn i driftsopplegget for disse.

Arbeidet med å undersøke trasémulighetene er startet opp, men meldingen inneholder ikke konkrete forslag til trasévalg.

./. Det vises til vedlagte melding.

Utredningsprogram.

I følge kap. 3 i meldingen vil følgende forhold bli utredet:

- 3.1 Traséalternativer og arealbruk
- 3.2 Anleggskostnader og vedlikeholdskostnader
- 3.3 Markedsanalyser/driftsopplegg

3.4 Tiltakets konsekvenser for miljø:

Luftforurensning
 Klimaendringer
 Støy/vibrasjoner
 Natur- og kulturlandskap og fornminner
 Naturområder og plante- og dyreliv

3.5 Tiltakets konsekvenser for naturressursene

Energiforbruk
 Driftsforholdene i landbruket og skogbruket

3.6 Tiltakets samfunnmessige konsekvenser

Trafikkulykker
 Næringsliv og sysselsetting
 Utbyggingsmønster og boligbygging
 Sosiale og velferdsmessige forhold
 Friluftsliv og rekreasjon
 Trafikantens opplevelser

3.7 Konsekvenser i anleggsperioden

3.8 Sammenstillende analyser

Bedriftsøkonomiske vurderinger
 Samfunnsøkonomiske vurderinger

3.9 Program for videre planlegging

JERNBANEFORBINDELSEN OSLO - GÖTEBORG, TIDLIGERE BEHANDLING

Fylkesutvalget behandlet i møte den 18. oktober 1990 under sak 101/90 "Nordlänken - samfunnsøkonomisk sammenligning av ulike alternativer for jernbaneforbindelsen Oslo - Göteborg - uttalelse" og fattet dette vedtak:

- "1. Østfold fylkeskommune ser det som svært viktig at det bygges ut en rask og moderne jernbane på strekningen Oslo - Göteborg. Strekninger med store kapasitets- og regularitetsproblemer må prioriteres høyt.
2. Skal jernbanen fremstå som et konkurransedyktig alternativ til bil og fly må jernbane bygges ut for høyhastighetstog og med kapasitet for å dekke fremtidens behov for person- og godstransporter. Nordlänken-rapporten synes å ha lagt et for lavt ambisjonsnivå til grunn når det gjelder framtidig krav til reisetid på strekningen.
3. Før det tas stilling til en hovedplan for utbygging av ny jernbane bør det foretas en nærmere konsekvensutredning for såvel nytt enkeltspor mellom Råde og Sarpsborg, som konsekvenser knyttet til opprustingen av det eksisterende spor, samt miljøkonsekvensene når det gjelder støy, kulturlandskap, friluftsjnteresser, barriereeffekter o.l.
4. Sammen med berørte kommuner og fylkeskommuner på den aktuelle strekningen er det startet opp et nærmere utredningsarbeid som innbefatter jernbaneutbygging. Det henstilles til de ulike

utrederne om en samordning av det videre planarbeid."

Det kan opplyses at Nordlänken var basert på en lavere dimensjonerende hastighet og lengre reisetid enn foreliggende prosjekt.

Vedtaket pkt. 4 viser til "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner mellom Oslo og Göteborg" som la fram sin delrapport "Väg E6 och järnväg Oslo - Göteborg" i oktober 1990.

Arbeidsgruppen vil i sitt årsmøte den 22. november 1991 legge fram ny rapport om mål og status for sitt arbeide.

VURDERING

Det er ikke meningen at man på det nåværende stadium i planprosessen skal gi synspunkter på eventuelle trasévalg, stoppmønster og utbygging. dette vil først være aktuelt når utkastet til fylkesdelplan foreligger. Vi vil allikevel understreke behovet for en tett samordning med det utredningsarbeidet som foregår i "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner mellom Oslo Og Göteborg."

Samtidig synes det helt klart at man ved utredningen ikke kan legge opp til en prioritering av ett av de 3 alternativene A, B eller C. For Østfolds del vil tilbudet på intercity-nettet være av vital betydning. Det kan derfor ikke være tilfredsstillende med et valg av typen enten - eller, men snarere et både - og når det gjelder de framlagte alternativ.

Det er av stor betydning for Norge som nasjon i den pågående internasjonaliseringsprosessen å satse på et raskt, sikkert og miljøvennlig kommunikasjonsnett av typen høyhastighetsbane. I denne sammenheng vil vi understreke Østfolds strategiske beliggenhet som landets port mot Europa. I et slikt høyhastighetskonsept vil det være nødvendig med kompromisser når det gjelder valg av trasé og antall stoppesteder for å kunne oppnå korte reisetider.

På den annen side må også Østfold som et stort pendlerfylke sikres et effektivt IC-nett som dekker den daglige pendlingen og i hovedsak har et langt tettere stoppmønster.

Det legges i meldingen opp til et omfattende utredningsprogram som etter vår vurdering langt på vei dekker de viktigste tema som bør utredes. Vi vil imidlertid peke på følgende elementer:

Forholdet til andre transportmidler.

Det arbeides som kjent med planer og utredninger også for vegforbindelsen E6 og flyplass. Disse transporttilbudene vil delvis konkurrere om de samme trafikantene som høyhastighetstogene. Det må i utredningen fokuseres tilstrekkelig både på en samordning av de ulike tilbudene og på konkurranseflatene mellom dem slik at unødig bruk av ressurser kan unngås.

Forholdet til ny hovedflyplass.

I den senere tid er det reist krav fra ulike hold om en alternativ utredning av ny hovedflyplass. Dersom utredning av Hobøl-alternativet blir aktuelt i nær framtid, må en også se jernbaneutredningen i dette perspektivet.

Intercitytilbudet.

Arbeidspendlingen ut og inn av fylket har et betydelig omfang. Det dreier seg om en utpendling på vel 15 000 personer og en innpendling på ca. 4000. Nærmere 20 000 personer berøres altså av pendling over fylkesgrensen. De fleste av disse benytter i dag bil, men det ligger her et betydelig potensiale for et framtidig bedret jernbanetilbud. Det må legges avgjørende vekt på et godt intercitytilbud i fylket. Dette må belyses grundig gjennom utredningen, og de aktuelle alternativene beskrives.

Tilbringertjenesten til høyhastighetsnett.

Tilbringertjenesten må utredes, og herunder må forutsetningene for fylkeskommunal innsats beskrives da tiltaket vil kunne berøre det øvrige kollektivtilbudet i fylket. Særlig i forbindelse med alt. B og C som betinger få stopp i fylket må tilbringertjenesten utredes grundig.

Etappevis utbygging må utredes.

Det kan være aktuelt å benytte nett med lavere standard som etapper mot de raskeste løsningene. Disse mulighetene bør belyses grundig i utredningen.

Havnespørsmål og godsterminaler

Fylkeskommunen foretar for tiden en utredning om sentralhavn i Østfold. Forholdet til dette spørsmålet må i nødvendig grad også tas med i høyhastighetsutredningen for såvidt gjelder godstrafikken. Også forholdet til godsterminalene i fylket må avklares.

Ørabanen

Bane til Øra er vurdert ved flere anledninger, senest i forbindelse med Transportplan for Nedre Glomma. Forholdet til en eventuell Ørabane må avklares i utredningen.

Barrierevirkninger

Framføring av nye jernbanespor vil kunne få betydelige barrierevirkninger. Dette kan få vidtrekkende følger, blant annet for utbyggingsmønsteret i tettbygde områder. Det må legges stor vekt på å utrede disse problemene.

Trafikantenes opplevelser

Et høyhastighetstog vil for mange turister bli det første og muligens eneste møte med Østfold. Skal fylket få noen identitet for de reisende må banen legges slik at de reisende i rimelig grad kan oppleve landskapet. Dette vil imidlertid samtidig kunne få konsekvenser i form av både støy og landskapsinngrep. Disse forholdene må utredes nøye.

Saksbehandling

Det er lagt opp en svært stram framdriftsplan når det gjelder behandlingen av saken. Før utredningen kan behandles som fylkesdelplan må uttalelser fra berørte kommuner og statlige fagmyndigheter foreligge.

SAKSGANG I FYLKESKOMMUNEN

Saken er lagt fram med samme innstilling for miljøutvalget og samferdselsutvalget i møtet h.h.v. 5. og 7. november 1991. Begge utvalgene fattet enstemmige vedtak i overenstemmelse med nedenstående forslag til uttalelse.

Saken fremmes for fylkesutvalget med følgende forslag til uttalelse:

- "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."

Fylkesrådmannen i Østfold, Sarpsborg den 5. november 1991

Kurt Mosbakk
fylkesrådmann

Harald K. Horne
nærings- og ressurs sjef



opi forvalgt til

-K fol

NSB Arkivet OSLO
14 NOV. 1991
Saksnr. _____
Arkivbet. _____

fol
EP

NSB
Oslo distrikt
Jernbanetorget 1

0154 OSLO 1

E7 kopi lev. JEJ
19.11.91

btv

Vår ref.:
91/002349/005/KS

Deres ref.:
90/2377:512

Ark.:
Q62&13 P

Dato:
11.11.1991

11.91
fol

HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ - HØRING.

Vi viser til Deres brev datert 27.09.91. med vedlegg, vedr. høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.

Te:

Frogn kommune er i stor grad fornøyd med meldingens form og innhold.

Frogn kommune blir ikke direkte berørt av forslagene i den fremlagte meldingen om høyhastighetsprosjektet mellom Oslo og Kornsjø (Gøteborg), men valget av alternativer vil kunne få store konsekvenser for Follo-regionen, som Frogn er en del av.

Vi vil generelt gi vår fulle tilslutning til de tankene om satsing på jernbanen som nå foreligger. Tog som er et meget godt alternativ utifra bl.a. miljøvern hensyn. Den store utfordringen for Norge og for NSB ligger i å gjøre jernbanen konkurransedyktig. Dette medfører at det bl.a. er nødvendig å øke tilgjengeligheten til jernbanen som kollektivtransportmiddel.

Selv om Frogn kommune har et godt utbygd bussrutenett til og fra Oslo, er det ønskelig at Frogn og Follo blir nærmere knyttet til jernbanen. Man tenker på jernbanen i denne sammenheng både som befordringsmiddel for arbeidsreiser og lokaltransport, men også jernbanen som kontaktledd mellom Norge og Europa. I sammenheng med et høyhastighetsprosjekt vil det derfor være ønskelig at NSB særlig vurderer Folloregionens ønske om at høyhastighetstoget må ha et stoppested i regionen.

Ski er i dag et naturlig regionsenter og NSB vil her kunne styrke Ski og regionen på en naturlig måte.

Frogn kommune forutsetter i den her sammenheng at trasèen for det nye høyhastighetsprosjektet vil bli liggende i rimelig nærhet til nåværende jernbanetrasé gjennom Follo.

Med hilsen



Kjell Sandli
kommuneplanlegger
e.f.



Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 OSLO 6

KOPI

0.11.91
pe

nd 21.11.91

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ. MELDING ETTER PLAN-
OG BYGNINGSLOVENS §33-3.

Vi viser til brev av 1991-10-07. Meldinga er også mottatt direkte fra NSB ved oversendelse datert 1991-10-02.

Vegsjefen har følgende merknader i forbindelse med meldinga.

1. Tiltaket.

Vegsjefen er enig med Norges Statsbaner i deres foreløpige vurderinger og analyser av prosjektet. Jernbane som er tilrettelagt for høyhastighetstog, kan vise seg å dekke en vesentlig større andel av framtidig transportbehov av personer og gods enn hva dagens jernbaneopplegg makter. Vegsjefen mener at overføring av trafikk fra veg til bane vil ha positive effekter med hensyn til forurensing og trafikkikkerhet. Meldinga uttrykker sterk optimisme, kanskje for sterk, når det gjelder muligheter for overføring av trafikk fra andre transportmidler.

Som et grunnlag for en realistisk vurdering av framtidig transportfordeling, mener vegsjefen det bør foretas en transportanalyse, der jernbane, veg, sjø- og luftfart vurderes samtidig.

2. Utredningsprogrammet.

Vi vil understreke nødvendigheten av at prosjektets nytteverdi dokumenteres ved transportanalyser som nevnt under pkt. 1.

I dette analysearbeidet bør Statens Vegvesen delta aktivt sammen med NSB og andre samferdselsetater for å komme fram til et estimat på trafikkgrunnlag og fordeling på transportmiddel ved alternative rammebetingelser.

Vi antar at det kan være behov for oppdatering av resultatene i rapportene om Nordlenken, om Scandinavian Link, om utredning av ny veg og jernbane mellom Oslo og Gøteborg (BOSAM) og eventuelt andre.

Vegdirektoratet bør ta initiativ for å påvirke til at det blir utført en transportanalyse med samlet vurdering av

25.11.91
TIL
28.11.91
(FAX)
civ:
e

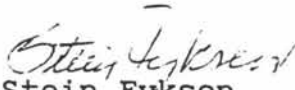
"alle" transportmidler. Dette bør være et "krav" fra Statens vegvesens side i uttalelsen til utredningsprogrammet. På side 16 i meldinga er Akershus vegkontors utbyggingsplaner i de nærmeste 10 år presentert. Vi vil påpeke at siste del av avsnittet kan misforstås. Det er på strekningen Oslo gr. - Vinterbru det foreløpig ikke er innarbeidet investeringer til 4-feltsveg innen 1998, hverken for E6 eller E18.

3. Organisering av utredningsarbeidet. Framdriftsplan.

Vi er enig i at det presenteres en prosjektutredning med konsekvensutredning som har som målsetting å dokumentere behov og konkludere med forslag til prinsipppløsning, dvs. valg av hovedalternativ. Vi vil anbefale at kommunene trekkes med i planleggingen tidlig i utredningsfasen fordi erfaringer viser at fylkesplaner/fylkesdelsplaner står sterkere når planene har tilstrekkelig forankring lokalt. Det er defor nyttigere å "bruke tid" i utredningsfasen enn å risikere å starte på nytt fordi utredningsplanen ikke vinner tilslutning ved den formelle behandlingen av fylkesdelplanen.

Til orientering vedlegges samferdselssjefens innstilling til Samferdselsstyret i sak 98/91. Innstillingen ble enstemmig vedtatt under Samferdselsstyrets møte 24. oktober i år.

Statens Vegvesen Akershus
Med hilsen


Stein Fyksen
Vegsjef


Nils-Erik Bogsrud
Plansjef

Vedlegg.

Kopi: NSB, Miljø- og utviklingsavdeling.

SAMFERDSELSSTYRET
SAK NR. 98/91
JS, 16.10.1991

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
SAMFERDSELSSJEFEN

TIL JEJ
FAK
1.91

UTTALELSE OM NSB'S HØYHASTIGHETSPROSJEKT PÅ STREKNINGEN OSLO - KORNSJØ.
MELDING ETTER PLAN - OG BYGNINGSLOVENS (PBL) § 33-3.

1. BAKGRUNN

Ved Fylkesrådmannens eksp. datert 9.10.91 har Samferdselssjefen mottatt "melding vedr. høyhastighetsprosjekt Oslo-Kornsjø" datert NSB 27.9.91. Saken gjelder hvilke tema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles i forbindelse med de konsekvensvurderingene som tiltakshaver (dvs. NSB) er pålagt å framlegge ifølge PBL.

I følge loven skal meldingen sendes på høring til berørte myndigheter og interesserte, og samtidig legges ut til offentlig ettersyn. Hensikten er å få klarlagt hvilke virkningstema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles.

I henhold til PBL § 33-4 er fagdepartement for jernbaneanlegg Samferdselsdepartementet og dette departementet har ansvaret for håndhevelse av bestemmelsene. Dette ansvaret er i september 1991 blitt delegert til NSB.

Meldingen er lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 1.10. - 2.12.91.

Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet og de berørte fylkeskommuner, ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere temautredninger.

Utredningsarbeidene vil ende opp i fylkesdelsplaner med tilhørende konsekvensutredning for de berørte fylker, samt et begrunnet forslag til videre utredningsprogram for parsellvise kommunedelsplaner. Denne prosessen vil ende opp i en ny høringsrunde på forsommeren 1992.

2. TIDLIGERE BEHANDLING AV SAKER MED TILKNYTNING TIL NSB.

Samferdselssjefen viser til samferdselstyresak 113/90 "UTTALELSE TIL PROSJEKTRAPPORT OM ULIKE ALTERNATIV FOR JERNBANEFORBINDELSEN OSLO - GØTEBORG" der følgende vedtak ble fattet den 1.11.90:

"a) Ubyggingen av en rask og moderne jernbane mellom Oslo-Gøteborg er svært viktig for kommunikasjonene for hele Øslands-området mot Norden og Europa. Spesielt bør strekningen med store kapasitets- og forsinkelsesproblemer prioriteres høyt.

b) Person- og næringslivets transporter må tilbys et transporttilbud av høy standard. Dette innebærer at det må utbygges en jernbanetrase som kan benyttes av høyhastighetstog. Ubyggingen må sørge for at jernbanen framstår som et konkurransedyktig alternativ til både bil og flytransport. Prosjektrapporten om "Nordlenken" synes å ha lagt seg på et for lavt ambisjonsnivå m.h.t. framtidig standard og reisetid på strekningen. Av den grunn bør en opprusting og utbygging av Bohusbanen vurderes nærmere.

- c) Samferdselsstyret vil uttrykke sin sterke støtte til det pågående prosjektarbeid med å forsere utbyggingen av jernbanen og vegforbindelsen mellom Oslo og Gøteborg, da dagens bevilgningstakt er lite tilfredsstillende for å få realisert et framtidsrettet og miljøvennlig transportsystem på denne strekningen."

Samferdselssjefen vil dessuten vise til samferdselsstyresak nr. 116/90 om "NSB's ruteordning fra 2.6.91" hvor følgende vedtak ble fattet:

- "2. NSB's langtidsbudsjett med regionale investeringsprosjekter bør forelegges de berørte fylkeskommuner til uttalelse. Dette vil sikre en bedre samordning overfor de kommunale og fylkeskommunale planer samt føre til en planprosedyre som er mer i samsvar med den man har i vegsektoren."

3. BESKRIVELSE AV "MELDING AV HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ"

3.1. Kortfattet beskrivelse av det skisseprosjektet som er bakgrunnen for foreliggende melding.

Det foreligger 3 hovedalternativer for en høyhastighetsjernbane mellom Oslo og kontinentet via Sverige som svært kort kan differensieres slik:

ALT	DIM.HAST km/t	TRASEVALG	STOPPESTEDER OSLO-KORNSJØ	BETJENING AV PERSONTRAFIKKMARKED
A	200	eksisterende	Ski+Østfolsbyene	God
B	200	delvis ny	Ski+noen Østf.byer	God
C	300	i stor grad ny	Kun Ski	Svak (men suppl. av IC-tog)

Forøvrig vises det til vedlagte melding fra NSB; om "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø" som er tilsendt samferdselsstyrets faste medlemmer, samt til vedlagte brosjyre fra NSB.

3.2. Følgende forhold vil ifølge vedlagte meldings kapittel 3 bli utredet:

- trasealternativer og arealbruk
- anleggskostnader/vedlikeholdskostnader
- markedsanalyser/driftsopplegg
- miljø
 - * luftforurensning
 - * klimaendringer
 - * støy/vibrasjoner
 - * natur- og kulturlandskap og fornminner
 - * naturområder og plante- og dyreliv
- naturressurser
 - * energiforbruk
 - * driftsforholdene i landbruket og skogbruket
- samfunnsmessige konsekvenser
 - * trafikkulykker
 - * næringsliv og sysselsetting
 - * utbyggingsmønster og boligbygging
 - * sosiale og velferdsmessige forhold
 - * friluftsliv og rekreasjon
 - * trafikantenes opplevelser
- konsekvenser i anleggsperioden
- sammenstillende analyser
 - * bedriftsøkonomiske vurderinger
 - * samfunnsøkonomiske vurderinger
- program for videre planlegging
- framdriftsplan

4. SAMFERDSELSSJEFENS VURDERING.

4.1. Vurdering av skisseprosjektet.

Det viktigste for Oslo og Akershus-regionens reisende og næringsliv vil være å få en rask utbygging av en moderne jernbaneforbindelse til Gøteborg og sørover. Dette innebærer bl.a. utbygging av en jernbanetrase hvor høyhastighetstog, med hastighet på 200 km/t eller mer, kan kjøre på store deler av den nybygde eller de opprustedede jernbanestrekningene. En slik utbygging vil også ha stor betydning for de regionale og lokale jernbaneforbindelser langs hele strekningen.

En utbygging må dessuten dimensjoneres med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstransport i lang tid framover. Dette tilsier at en enkeltsporstrekning gjennom bl.a. Østfold og Dalsand (Berglandsbanen) ikke vil tilfredsstille overnevnte krav til kapasitet og muligheter for høyhastighetstog på 200 km/t eller mer.

Hele Østlandsområdet er svært avhengig av en moderne jernbaneforbindelse mellom Oslo, Østfoldbyene og Gøteborg. Dette er innfallsporten for hovedtyngen av person- og godstransporten fra Norge til Norden og Europa, og vil derfor spille en stadig viktigere rolle etterhvert som EF/Europa knyttes nærmere sammen. Av den grunn bør opprusting og utbygging av Østfoldbanen og traseene videre sydover spesielt vektlegges forhold som tilstrekkelig banekapasitet og tilrettelegging for framtidige høyhastighetstog.

4.2. Vurdering av forholdene som vil bli utredet:

Samferdselssjefen vil anbefale at i tillegg til de punkter som er nevnt i punkt 3.2. også vurderes følgende forhold:

- et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom utbyggingen ikke finner sted.
- konsekvensene et høystandard banenett vil få for lokal/regional og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstog som primært befordrer den internasjonale trafikken. Dette er viktig da den internasjonale trafikken utgjør kun 20 % av passasjertrafikken på Østfoldbanen i dag. En modernisert Østfoldbane burde gi vesentlige forbedringer til andre togavganger (intercity eller lokale/regionale ruter) ved forbedret regularitet og økt hastighet.

5. SAMFERDSELSSJEFENS INNSTILLING

Samferdselssjefen tillater seg på bakgrunn av det forannevnte å

i n n s t i l l e

1. Samferdselsstyret ser meget positivt på NSB's planer om utbygging av en banetrase for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.
2. Samferdselsstyret vil anbefale at NSB's melding også inkluderer følgende forhold i sin konsekvensutredning:
 - et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen ikke finner sted.
 - en analyse av konsekvensene et høystandard banenett også vil få for lokale/regionale og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstogene som primært betjener den internasjonale trafikken.

Oslo, 14 oktober 1991

Tom E. Granquist

Vedlegg:

- Melding etter PBL § 33 , konsekvensutredninger. HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
- Brosjyre fra NSB: "HØYHASTIGHETSTOG PÅ ØSTFOLDBANEN"

Mottatt av
O. L. andsverk
1. 11. 91

SAMFERDSELSSTYRET
SAK NR. 98/91
JS, 16.10.1991

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
SAMFERDSELSSJEFEN

UTTALELSE OM NSB'S HØYHASTIGHETSPROSJEKT PÅ STREKNINGEN OSLO - KORNSJØ. MELDING ETTER PLAN - OG BYGNINGSLOVENS (PBL) § 33-3.

1. BAKGRUNN.

Ved Fylkesrådmannens eksp. datert 9.10.91 har Samferdselssjefen mottatt "melding vedr. høyhastighetsprosjekt Oslo-Kornsjø" datert NSB 27.9.91. Saken gjelder hvilke tema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles i forbindelse med de konsekvensvurderingene som tiltakshaver (dvs. NSB) er pålagt å framlegge ifølge PBL.

I følge loven skal meldingen sendes på høring til berørte myndigheter og interesserte, og samtidig legges ut til offentlig ettersyn. Hensikten er å få klarlagt hvilke virkningstema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles.

I henhold til PBL § 33-4 er fagdepartement for jernbaneanlegg Samferdselsdepartementet og dette departementet har ansvaret for håndhevelse av bestemmelsene. Dette ansvaret er i september 1991 blitt delegert til NSB.

Meldingen er lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 1.10. - 2.12.91.

Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet og de berørte fylkeskommuner, ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere temautredninger.

Utredningsarbeidene vil ende opp i fylkesdelsplaner med tilhørende konsekvensutredning for de berørte fylker, samt et begrunnet forslag til videre utredningsprogram for parsellvise kommunedelsplaner. Denne prosessen vil ende opp i en ny høringsrunde på forsommeren 1992.

2. TIDLIGERE BEHANDLING AV SAKER MED TILKNYTNING TIL NSB.

Samferdselssjefen viser til samferdselestyresak 113/90 "UTTALELSE TIL PROSJEKTRAPPORT OM ULIKE ALTERNATIV FOR JERNBANEFORBINDELSEN OSLO - GØTEBORG" der følgende vedtak ble fattet den 1.11.90:

"a) Utbyggingen av en rask og moderne jernbane mellom Oslo-Gøteborg er svært viktig for kommunikasjonene for hele Øslands-området mot Norden og Europa. Spesielt bør strekningen med store kapasitets- og forsinkelsesproblemer prioriteres høyt.

b) Person- og næringslivets transporter må tilbys et transporttilbud av høy standard. Dette innebærer at det må utbygges en jernbanetrase som kan benyttes av høyhastighetstog. Utbyggingen må sørge for at jernbanen framstår som et konkurransedyktig alternativ til både bil og flytransport. Prosjektrapporten om "Nordlenken" synes å ha lagt seg på et for lavt ambisjonsnivå m.h.t. framtidig standard og reisetid på strekningen. Av den grunn bør en opprusting og utbygging av Bohusbanen vurderes nærmere.

- c) Samferdselsstyret vil uttrykke sin sterke støtte til det pågående prosjektarbeid med å forsere utbyggingen av jernbanen og vegforbindelsen mellom Oslo og Gøteborg, da dagens bevilgningstakt er lite tilfredsstillende for å få realisert et framtidsrettet og miljøvennlig transportsystem på denne strekningen."

Samferdselssjefen vil dessuten vise til samferdselsstyresak nr. 116/90 om "NSB's ruteordning fra 2.6.91" hvor følgende vedtak ble fattet:

- "2. NSB's langtidsbudsjett med regionale investeringsprosjekter bør forelegges de berørte fylkeskommuner til uttalelse. Dette vil sikre en bedre samordning overfor de kommunale og fylkeskommunale planer samt føre til en planprosedyre som er mer i samsvar med den man har i vegsektoren."

3. BESKRIVELSE AV "MELDING AV HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ"

3.1. Kortfattet beskrivelse av det skisseprosjektet som er bakgrunnen for foreliggende melding.

Det foreligger 3 hovedalternativer for en høyhastighetsjernbane mellom Oslo og kontinentet via Sverige som svært kort kan differensieres slik:

ALT	DIM.HAST km/t	TRASEVALG	STOPPESTEDER OSLO-KORNSJØ	BETJENING AV PERSONTRAFIKKMARKED
A	200	eksisterende	Ski+Østfolsbyene	God
B	200	delvis ny	Ski+noen Østf.byer	God
C	300	i stor grad ny	Kun Ski	Svak (men suppl. av IC-tog)

Forøvrig vises det til vedlagte melding fra NSB; om "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø" som er tilsendt samferdselsstyrets faste medlemmer, samt til vedlagte brosjyre fra NSB.

3.2. Følgende forhold vil ifølge vedlagte meldings kapittel 3 bli utredet:

- trasealternativer og arealbruk
- anleggskostnader/vedlikeholdskostnader
- markedsanalyser/driftsopplegg
- miljø
 - * luftforurensning
 - * klimaendringer
 - * støy/vibrasjoner
 - * natur- og kulturlandskap og fornminner
 - * naturområder og plante- og dyreliv
- naturressurser
 - * energiforbruk
 - * driftsforholdene i landbruket og skogbruket
- samfunnsmessige konsekvenser
 - * trafikkulykker
 - * næringsliv og sysselsetting
 - * utbyggingsmønster og boligbygging
 - * sosiale og velferdsmessige forhold
 - * friluftsliv og rekreasjon
 - * trafikantenes opplevelser
- konsekvenser i anleggsperioden
- sammenstillende analyser
 - * bedriftsøkonomiske vurderinger
 - * samfunnsøkonomiske vurderinger
- program for videre planlegging
- framdriftsplan

4. SAMFERDSELSSJEFENS VURDERING.

4.1. Vurdering av skisseprosjektet.

Det viktigste for Oslo og Akershus-regionens reisende og næringsliv vil være å få en rask utbygging av en moderne jernbaneforbindelse til Göteborg og sørover. Dette innebærer bl.a. utbygging av en jernbanetrase hvor høyhastighetstog, med hastighet på 200 km/t eller mer, kan kjøre på store deler av den nybygde eller de opprustedede jernbanestrekningene. En slik utbygging vil også ha stor betydning for de regionale og lokale jernbaneforbindelser langs hele strekningen.

En utbygging må dessuten dimensjoneres med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstransport i lang tid framover. Dette tilsier at en enkeltsporstrekning gjennom bl.a. Østfold og Dalsand (Berglandsbanen) ikke vil tilfredsstille overnevnte krav til kapasitet og muligheter for høyhastighetstog på 200 km/t eller mer.

Hele Østlandsområdet er svært avhengig av en moderne jernbaneforbindelse mellom Oslo, Østfoldbyene og Göteborg. Dette er innfallsporten for hovedtyngen av person- og godstransporten fra Norge til Norden og Europa, og vil derfor spille en stadig viktigere rolle etterhvert som EF/Europa knyttes nærmere sammen. Av den grunn bør opprusting og utbygging av Østfoldbanen og traseene videre sydover spesielt vektlegge forhold som tilstrekkelig banekapasitet og tilrettelegging for framtidige høyhastighetstog.

4.2. Vurdering av forholdene som vil bli utredet:

Samferdselssjefen vil anbefale at i tillegg til de punkter som er nevnt i punkt 3.2. også vurderes følgende forhold:

- et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom utbyggingen ikke finner sted.
- konsekvensene et høystandard banenett vil få for lokal/regional og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstog som primært befordrer den internasjonale trafikken. Dette er viktig da den internasjonale trafikken utgjør kun 20 % av passasjertrafikken på Østfoldbanen i dag. En modernisert Østfoldbane burde gi vesentlige forbedringer til andre togavganger (intercity eller lokale/regionale ruter) ved forbedret regularitet og økt hastighet.

5. SAMFERDSELSSJEFENS INNSTILLING

Samferdselssjefen tillater seg på bakgrunn av det forannevnte å

i n n s t i l l e

1. Samferdselsstyret ser meget positivt på NSB's planer om utbygging av en banetrase for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.
2. Samferdselsstyret vil anbefale at NSB's melding også inkluderer følgende forhold i sin konsekvensutredning:
 - et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen ikke finner sted.
 - en analyse av konsekvensene et høystandard banenett også vil få for lokale/regionale og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstogene som primært betjener den internasjonale trafikken.

- Apis for ikke nedbygg. av lokal nett.

Oslo, 14 oktober 1991



Tom E. Granquist

Vedlegg:

- Melding etter PBL § 33 , konsekvensutredninger. HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
- Brosjyre fra NSB: "HØYHASTIGHETSTOG PÅ ØSTFOLDBANEN"

9

NSB Hovedktr.		Kass.kode
20 NOV. 1991		
Sak/Doknr. _____		
Arkivbet. _____		

11.91
Pol

25.11.91
TIL SEJ
GT 22.11.91
PK)

UTSKRIFT AV MØTEBOK

Behandlet av			
Formannskapet	Saksbeh.: A. Rydland		
Sak nr. : 155/91	Dato : 14.11.91		
Jour. nr. : 1826/91	Mappe : 721	Stat: VE/F	

NSB - HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ HØRINGSUTTALELSE.

Rådmannen foreslår slikt vedtak:

1. Konsekvensutredningen må i større grad enn det som presenteres i meldingen også behandle konsekvensene for eksisterende byområder og tettbebyggelse og næringsliv.
2. I konsekvensutredningen må vurderes praktiske, estetiske og psykologiske sider av barriere- og støyvirkning og mulige forslummingseffekter i byer og tettbebyggelser.
3. I konsekvensutredningen må nøye vurderes jernbanens tilknytning til øvrige kommunikasjonsformer.
4. De berørte kommuner må komme inn i planprosessen tidligere enn det meldingen legger opp til.
5. For dobbeltspor gjennom Moss sentrum er det allerede vurdert to alternativer. Disse omtales ikke i meldingen. Det må forutsettes at de problemstillinger som disse alternativene reiser inntas i konsekvensutredningen.

Signe Race fremmet følgende alternative forslag til rådmannens punkt 1:

1. Moss Kommune ser positivt på det utredningsarbeide som er satt igang. Men vi ser det som meget viktig at et moderne intercity-nett til fylket opprettholdes og videreutvikles. Det må legges vekt på at byområdene i fylket er avhengige av hurtig forbindelse til Oslo for sine mange pendlere og næringsliv.

VEDTAK :

Signe Race's forslag punkt 1. enstemmig vedtatt.
Rådmannens forslag punkter 2,3,4 og 5 enstemmig vedtatt.

Vedtaket lyder således:

1. Moss Kommune ser positivt på det utredningsarbeide som er satt igang. Men vi ser det som meget viktig at et moderne intercity-nett til fylket opprettholdes og videreutvikles. Det må legges vekt på at byområdene i fylket er avhengige av hurtig forbindelse til Oslo for sine mange pendlere og næringsliv.
2. I konsekvensutredningen må vurderes praktiske, estetiske og psykologiske sider av barriere- og støyvirkning og mulige forslummingseffekter i byer og tettbebyggelser.
3. I konsekvensutredningen må nøye vurderes jernbanens tilknytning til øvrige kommunikasjonsformer.
4. De berørte kommuner må komme inn i planprosessen tidligere enn det meldingen legger opp til.
5. For dobbeltspor gjennom Moss sentrum er det allerede vurdert to alternativer. Disse omtales ikke i meldingen. Det må forutsettes at de problemstillinger som disse alternativene reiser inntas i konsekvensutredningen.

Sendes NSB Hovedkontoret, Utviklings- og miljøavdelingen, Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo, under henvisning til Deres oversendelse datert 27.9.91, ref. 90/2377;512.

Rådmannen i Moss, 15. november 1991

Berit Bryhn

Berit Bryhn
e.f.

Kopi: Teknisk etat

Mottatt av Miljøvernseksjonen
i Moss kommune møte 2
18.11.91 i Sarpsborg.

SAK NR. : 154/91 MOSS DYREVERNINGSNEMND - FJERNING AV GJERDERESTER

Rådmannen foreslår slikt vedtak:

Formannskapet finner ikke å prioritere saken på nåværende tidspunkt og kan ikke bidra med garanti som omsøkt.

Berit Johnsen fremmet følgende forslag:

Administrasjonen bes dokumentere problemet og utrede omfanget av oppryddingen slik at formannskapet kan ta endelig stilling til garanti som omsøkt.

VEDTAK :

Berit Johnsens forslag ble enstemmig vedtatt.

SAK NR. : 155/91 NSB - HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ HØRINGSUTTALELSE.

Rådmannen foreslår slikt vedtak:

1. Konsekvensutredningen må i større grad enn det som presenteres i meldingen også behandle konsekvensene for eksisterende byområder og tettbebyggelse og næringsliv.
2. I konsekvensutredningen må vurderes praktiske, estetiske og psykologiske sider av barriere- og støyvirkning og mulige forslummingseffekter i byer og tettbebyggelser.
3. I konsekvensutredningen må nøye vurderes jernbanens tilknytning til øvrige kommunikasjonsformer.
4. De berørte kommuner må komme inn i planprosessen tidligere enn det meldingen legger opp til.
5. For dobbeltspor gjennom Moss sentrum er det allerede vurdert to alternativer. Disse omtales ikke i meldingen. Det må forutsettes at de problemstillinger som disse alternativene reiser inntas i konsekvensutredningen.

Signe Race fremmet følgende alternative forslag til rådmannens punkt 1:

1. Moss Kommune ser positivt på det utredningsarbeide som er satt igang. Men vi ser det som meget viktig at et moderne intercity-nett til fylket opprettholdes og videreutvikles. Det må legges vekt på at byområdene i fylket er avhengige av hurtig forbindelse til Oslo for sine mange pendlere og næringsliv.

VEDTAK :

Signe Race's forslag punkt 1. enstemmig vedtatt.
Rådmannens forslag punkter 2,3,4 og 5 enstemmig vedtatt.

Vedtaket lyder således:

1. Moss Kommune ser positivt på det utredningsarbeide som er satt igang. Men vi ser det som meget viktig at et moderne intercity-nett til fylket opprettholdes og videreutvikles. Det må legges vekt på at byområdene i fylket er avhengige av hurtig forbindelse til Oslo for sine mange pendlere og næringsliv.
2. I konsekvensutredningen må vurderes praktiske, estetiske og psykologiske sider av barriere- og støyvirkning og mulige forslummingeffekter i byer og tettbebyggelser.
3. I konsekvensutredningen må nøye vurderes jernbanens tilknytning til øvrige kommunikasjonsformer.
4. De berørte kommuner må komme inn i planprosessen tidligere enn det meldingen legger opp til.
5. For dobbeltspor gjennom Moss sentrum er det allerede vurdert to alternativer. Disse omtales ikke i meldingen. Det må forutsettes at de problemstillinger som disse alternativene reiser inntas i konsekvensutredningen.

SAK NR. : 156/91 LIONS CLUB - VEDRØRENDE JULEGATEÅPNING I MOSS SØNDAG
1. DESEMBER 1991 - SØKNAD OM ØKONOMISK STØTTE.

Rådmannen foreslår slikt vedtak:

Søknad fra Lions Club Moss, om støtte til årets julegateåpning
1. desember 1991 avslås.

VEDTAK :

Rådmannens forslag enstemmig vedtatt.

SAK NR. : 157/91 CAFE EVERT - VÆRFTSGT 2 - SØKNAD OM SKJENKEBEVILLING
1.11.1991 - 31.3.1992

Rådmannen foreslår at formannskapet fatter slikt vedtak:

Søknaden fra Cafe Evert i Værftsgt. 2 om alminnelig
skjenkebevilling for øl i kl. 2 innvilges med
Are Sekkelsten som bevillinghaver.

NSB HK Utviklings- og miljøavd
Boks 1162
SENTRUM

1780 KORNSJØ 15/11-1991
tel 09-180400 /174793

2
11.11.91
SENTRUM JEJ

90/2333 57
512


Høringsuttalelse ad høyhastighetsprosjektet

Miljøpartiet De Grønne, representert i Halden kommunestyre og formannskap, hilser med glede NSBs arbeid for en høyhastighetsforbindelse med kontinentet. Vi vil imidlertid sterkt tilrå at den framtidige traseen går gjennom Bohuslen, altså etter en tilnærmet rett linje, av flere hensyn: Trafikkvolumet på nåværende E6 bør reduseres drastisk, dette kan best gjøres med en kombinasjon av høyhastighetstog (som tar langdistansetrafikken) og lokaltog. Bohusbanan må rustes opp, til dels ombygges totalt, om den skal ha noen framtid. En høyhastighetstrasé i to spor bør også kunne ta lokaltogtrafikk. Samtidig er dette et prosjekt der arbeidsledige i betydelig grad bør kunne trekkes inn. Vi foreslår at NSB tar fornyet kontakt med SJ/Banverket med tanke på en prosjektering gjennom Bohuslen, fortrinnsvis slik at en marsjfart 300km/t blir mulig på strekningen ned til Gøteborg.

Vi er av HK informert om at det i forbindelse med høyhastighetsprosjektet også vil være mulig å vurdere en sak av meget stor interesse for innbyggerne i Halden: gjenoppbygging av den gamle gateaksen nord-sør som ble brutt da den gamle bybrua ble revet på 1960-tallet. Det vil være til enorm glede her i Halden by om nåværende kjøreledning kan "legges ned", slik at en gangbru over Tista kan bygges der den gamle bybrua lå, for å forbinde nord og sør. Ifølge Halden kommune teknisk etat vil det dersom kjøreledningen senkes bli tilstrekkelig klaring for togene under en slik bru. Vi ber dere undersøke dette.

Ta vennligst kontakt med undertegnede om begge saker.

Med beste hilsen, for Miljøpartiet De Grønne i Halden


Håkon Stang



NSB Hovedkontoret,
Utviklings- og miljøavdelingen,
Postboks 1162 Sentrum,
0107 Oslo

Tel.: 02/55 42 10
Telefax: 02/55 23 62
Adr.: Drammensveien 30
Post: P.O. Box 2526 Solli
N-0203 Oslo 2
Bank: 7032.05.56676

Kopi sendt JEJ.

Deres/Your ref.:

Vår/Our ref.:

Dato/Date:

OGR/-

1991-11-20

Merknader til Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg).

Vi viser til tilsendt Melding etter Plan- og Bygningslovens paragraf 33, og takker for anledningen til å kommentere NSBs Høyhastighetsprosjekt Oslo - Kornsjø (Gøteborg) på dette tidlige stadium av planprosessen. Våre kommentarer er i hovedsak knyttet til disponeringen av forslaget til utredningsprogram.

1. Generelt.

Transportbrukernes Fellesorgan (TF) er enig i at NSB tar opp Østfoldbanen som det høyest prioriterte prosjekt i forbindelse med eventuell fremtidig satsing på høyhastighetstog. Norsk næringsliv er sterkt opptatt av å bedre tilgjengeligheten til Europa. En raskere og moderne jernbane mot Sverige og kontinentet vil kunne være et vesentlig bidrag i denne sammenheng. Samtidig vil en slik utbygging også gi et vesentlig bedret transporttilbud i Østlandsområdet. Realisering av et høyhastighetsprosjekt må imidlertid bygge på en grundig klarlegging av transport- og samfunnsøkonomiske forutsetninger.

Det foreslåtte prosjektet sammen med IC-nettet mellom Halden - Oslo - Lillehamer - Oslo - Skien er ellers etter vårt skjønn, de eneste strekninger i Norge som kan gi grunnlag for rene høyhastighetskonsepter (200 km/t eller mer). Landets begrensede trafikkgrunnlag, avstander og konkurransen med andre transportmidler setter meget klare grenser for antall realistiske høyhastighetsprosjekter.

2. Trasealternativer.

TF er enig i utredning av de tre hovedalternativene, men har som hypotese at alternativ B ("Høyhastighet med noen stopp i

Østfold") er det beste. Etter vår mening vil dette alternativet gi et reelt alternativ til flytrafikken mellom Oslo og Gøteborg, styrke IC-trafikken i Østfold/Østlandsområdet, og også gi fremkommelighet for godstransportene til vest- og sørsvenske markeder og til kontinentet.

Alternativ A vil, etter vårt skjønn neppe bli et høyhastighetsprodukt, mens alternativ C nok er for "eksklusivt" i forhold til den norske/vestsvenske virkelighet toget skal betjene.

Vi anser det viktig å avklare dette spørsmål ut fra transportøkonomiske hensyn, før man iverksetter de omfattende konsekvensanalyser for miljø, naturressurser og andre samfunnsmessige konsekvenser.

Det primære grunnlag for evt utbygging av et høyhastighetstog må være at man etter en grundig utredning, kommer til at investeringen vil gi et attraktivt og transportøkonomisk forsvarlig transporttilbud. Hverken NSB eller samfunnet har, etter vårt skjønn, råd til å basere en slik utbygging på "økende miljøproblemer og internasjonale forpliktelser som gjør det ønskelig å overføre trafikk fra veg, båt og fly til jernbane", som det heter i kortversjonen av tilsendte melding.

3. Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader.

Kostnadsanalysene bør, etter vårt skjønn ha et noe skarpere detaljeringsnivå enn det som det legges opp til. Vi synes at en usikkerhet på kostnadsnivåene på +/- 30 prosent er for høy. Analysene bør føres så langt at usikkerheten ikke overstiger +/- 20 prosent.

I kostnadsanalysene bør det opereres med bruttokostnader til linjen, stasjoner, og annen infrastruktur. Nettokostnader med fradrag for kostnader til investeringer som ville blitt gjennomført "i alle fall" (uavhengig av høyhastighetskonseptet), er lite realistisk og gir dårlig veiledning i lønnsomhetsanalysene.

4. Markedsanalyser/driftsopplegg.

Markedsanalyser må få en meget fremtredende plass i utredningsarbeidet. Det må gjøres meget grundige analyser av konkurranseflatene mot bil, ekspressbusser og fly. Inntektsanslagenes pålitelighet vil avhengige av detaljerte analyser av pris, transportid og kvalitet mot konkurrerende transportmidler.

Inntektsanslagene må i hovedsak baseres på at man greier å kapre markedsandeler fra andre transportmidler. Det er svært viktig å avklare hvilken rolle høyhastighetskonseptene kan spille i arbeidsreisetrafikken. Vi ser klare potensialer i fritidsreiser og forretningsreisemarkedet, særlig mellom Oslo-området og Gøteborgsregionen. Med erfaringene fra sammenlignbare strekninger i Frankrike og de foreløbige

erfaringer med 2000-toget Stockholm - Gøteborg, vil et høyhastighetstog Oslo - Gøteborg, kunne ta store markedsandeler fra flytrafikken, under forutsetning av en tilfredsstillende pris, frekvens og annen service. Den store forskjellen ligger imidlertid i forskjellene i befolkningsmengder i endepunktene. Lyon og Paris har i sine nærområder befolkningsmengder på 6 resp 12 millioner mennesker, mens Oslo og Gøteborg ikke mønstrer mer enn vel 1 million hver. Trafikkområdet i Stockholm representerer over 2 millioner mennesker. Det må derfor legges stor vekt på å analysere influensområdets sammensetning og utstrekning fra Oslo (og forsåvidt tilsvarende for Gøteborgsområdet).

Nyskapt trafikk må, etter vårt skjønn, sees i et forholdsvis langt tidsperspektiv, og kan neppe tillegges særlig vekt i inntektsanslagene for en første 5-10 års periode. Den viktigste grunnen til dette er at endringer i bosettings- og næringsutviklingen går meget langsomt.

For de ulike driftsopplegg må det foretas inngående kostnadsanalyser, inklusive investeringskostnader for materiell. Vi anser dette som en like viktig del av utredningsprogrammet som utredningen av kostnadene til infrastruktur.

5. Tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og andre samfunnsmessige forhold.

Plikten til omfattende samfunnsmessige vurderinger av store samferdsels- og andre investeringsprosjekter er nødvendig. Men vi vil også henstille at man søker et realistisk og prioritert utvalg blant alle mulige forhold som kan analyseres. Erfaringer fra andre store prosjekter tilsier også at man velger et hensiktsmessig detaljeringsnivå for analysene.

Konsekvensanalyser har lett for å bli konsentrert om negative aspekter ved et tiltak. Vi vil be om at uheldige virkninger blir sammenholdt med en tilfredsstillende fremstilling av de positive transportøkonomiske, nærings- og sysselsettingsmessige, samt velferdsmessige virkninger av høyhastighetsprosjektet, slik at den samlede fremstilling blir mest mulig balansert.

6. Samordning med planlegging og utbygging på svensk side

Høyhastighetskonseptets lønnsomhet er, etter vårt skjønn, primært avhengig av at det bygges ut som et helhetlig system mellom to "store" byregioner Oslo og Gøteborg. Lønnsomheten vil i stor grad avgjøres av at man greier å mate nok trafikk inn i systemet i begge ender. På sikt kan perspektivet strekkes mot København og kontinentet.

Derfor blir det viktig å skape en god samordning av planlegging og senere evt utbygging på begge sider av grensen. Etter det vi har brakt i erfaring er det fortsatt uavklart om moderniseringen av banen på svensk side vil nå opp på prioritetslisten i 1990-årene.

Det valg av trase på svensk side som nå avtegner seg (østre alternativ gjennom Dalsland) vil kunne bety uheldig konkurranse om sporkapasitet på strekningen mellom Møllerud og Gøteborg. Dette kan svekke fremkommeligheten sett fra norsk side. Utfra denne fare synes en utbygging gjennom Bohuslen å være mest fordelaktig. Dette er også den korteste strekningen.

Etter vårt skjønn bør NSB som de svenske jernbaners største enkelt kunde, ta opp disse problemene som endel av planleggsarbeidet.

7. Planprosess og fremdrift.

NSB sier den skisserte fremdriftsplan med ferdig utbygd bane i 2001 er ambisiøs, men realistisk. Vi er enig i at banen så absolutt bør stå ferdig i 2001. Vi slutter oss her til ønsket om at tilstrekkelige bevilgninger stilles til rådighet i rett tid, når de nødvendige planer foreligger.

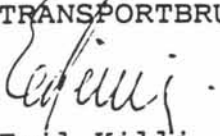
Overholdelse av tidsplanen forutsetter også at utbygger greier å få de nødvendige planer gjennom behandling til riktig tid. I denne sammenheng synes vi det er et tankekors at en planprosess skal ta hele 7 år, mens utbyggingen skal gjennomføres på 3,5 år. Det vil styrke sannynligheten for å få anlegget ferdigstilt innen år 2001 hvis selve planprosessen kunne strammes inn.

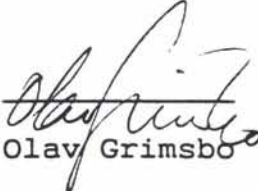
Neste høringsrunde

Vi ser frem til å få ta del i neste høringsrunde for høyhastighetsprosjektet som adviseres til forsommeren 1992. Med de erfaringer som de senere år er gjort med kalkyler og faktiske kostnader ved store utbyggingsoppgaver vil vi for ordens skyld advare mot for optimistiske anslag for høyhastighetstoget Oslo - Kornsjø selv om det er et spennende og interessant prosjekt.

Til orientering vedlegges kopi av vår henvendelse til Statsråd Kjell Opseth om jernbaneutbygging Oslo - Gøteborg.

Vennlig hilsen
TRANSPORTBRUKERNES FELLESORGAN


Egil Killi
adm. direktør


Olav Grimsbo



Statsråd Kjell Opseth
Samferdselsdepartementet
Boks 8010 Dep
0030 Oslo

Tel.: 02/55 42 10
Telefax: 02/55 23 62
Adr.: Drammensveien 30
Post: P.O. Box 2526 Solli
N-0203 Oslo 2
Bank: 7032.05.56676

Deres/Your ref.:

Vår/Our ref.:

Dato/Date:

OGR/

1991-09-05

Jernbaneutbygging Oslo – Gøteborg

Norsk næringsliv er sterkt opptatt av å bedre tilgjengeligheten til Europa. I vårt brev til Samferdselsdepartementet av 1991-07-17 om utbygging av E-6 Oslo – Svinesund pekte vi også på behovet for en raskere og moderne jernbane mot Sverige og kontinentet. Vi vil gjerne utdype våre synspunkter på jernbaneutbyggingen.

1. Vi mener det er behov for en forsert utbygging av jernbanen gjennom Østfold mot Sverige, dels for å videreutvikle InterCity-trafikken i Østlandsområdet, og dels for å skape et bedre tilbud i person og godstransportene til vest- og sørsvenske markeder og til kontinentet. Som alternativ til flytransport mellom Oslo og Gøteborg er bare en bane med høy hastighet og regularitet et reelt alternativ.

Norsk næringsliv har stort behov for å kompensere sitt avstandshandicap til europeiske markeder ved hjelp av å satse på transporter og transportkorridorer som gir høy regularitet og korte transporttider. En forsert utbygging av infrastrukturen mellom Oslo og Gøteborg er svært påkrevet i lys av den effektivisering av transportene som vil finne sted ved gjennomføringen av Efs indre marked. Norge må søke å koble sine utbyggingstrategier til disse planer.

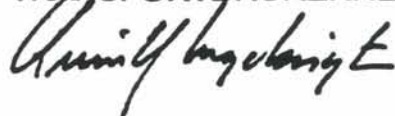
2. Deler av Oslo – Gøteborg er selvsagt avhengig av svenske prioriteringer og beslutninger. Norsk næringsliv ønsker derfor også forsering på svensk side, og at valg av løsninger tar tilstrekkelig hensyn til norske behov. Vi ber derfor norske myndigheter om å bruke sine kontakter med svenske kolleger til å prioritere denne strekningen høyere i sine langtidsbudsjetter. Det vil styrke vår argumentasjon hvis vi kan vise til at man vil forsere utbyggingen på norsk side. Det er vel også et viktig moment at NSB er de svenske jernbaners største enkeltkunde.

Det er oppstått en diskusjon om valg av traséalternativer på svensk side. Med den betydning transporttid, frekvens og regularitet har for norske brukere, er dette også et spørsmål som norske myndigheter bør kunne ha en mening om, uten at det skal kunne oppfattes som innblanding i andre lands "indre anliggender". Sett fra vår side

er det særlig viktig å velge en trase som gir tilstrekkelig kapasitet til å ta fremtidig trafikk – både gods og passasjerer. Slik sett er vi bekymret for Banverkets beslutning om Østre alternativ gjennom Dalsland. Det vil kunne bety uheldig konkurranse om sporkapasitet på strekningen mellom Mellerud og Gøteborg. Hvis det dessuten gjøres alvor av planene om å overføre godstrafikken mellom Stockholm og Gøteborg til Bergslagsbanen, blir fremkommeligheten sett fra norsk side ytterligere svekket. Utfra disse hensyn synes en utbygging gjennom Bohuslän å være mest fordelaktig. Dette er også den korteste strekningen.

Vi håper synspunktene kan komme til nytte i Deres arbeid.

Vennlig hilsen
TRANSPORTBRUKERNES FELLESORGAN



Arnulf Ingebrigtsen
Styreformann



Egil Killi
Adm.direktør.



FYLKESMANNEN I ØSTFOLD MILJØVERNAVDELINGEN

HOVEDKONTOR 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

opi ferdet til
PeP
FEF
Pol
Pol

NSB - Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo 1



DERES.REF
90/2377; 512

VÅR.REF
3503/91 ER/- 741/6

DATO
22 NOV 1991

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.

Det vises til brev fra Direktoratet for naturforvaltning av 22. okt. '91 og til brev av 27. sept '91 fra NSB vedr. melding om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.
Det er fra NBS uttrykt ønske om eventuelle merknader til den foreliggende meldingen, særlig til kap. 3 om det foreslåtte utredningsprogrammet.

Meldingens innhold

Det er i meldingen gitt en beskrivelse av
- tiltaket med ulike alternativer, og en grov vurdering av virkningene
- planprosessen med fremdriftsplan og
- utredningsprogram, hvor bl.a konsekvensvurderinger er inkludert.

Det er definert tre alternative prinsipløsninger for høyhastighetsstasjonen

Alt. A: Eksisterende trasè dimensjoneres for 200 km/t ved utrettinger av kurvatur

Alt. B: Eksisterende trasè til Moss og flere ulike trasèer for strekningen Moss - Kornsjø som også inkluderer utretting av eksisterende trasè. Dimensjoneres for 200 km/t. Deler av nåværende bane kan beholdes for lokale behov.

Alt C: En helt ny trasè som dimensjoneres for 300 km/t. Store deler av nåværende trasè beholdes og dimensjoneres for å betjene IC-trafikken i Østfoldbyene med hastighet på inntil 160 km/t. Dette alternativet vil ikke kunne realiseres før år 2001 som er forutsetningen for de andre alternativene.

Det tas sikte på å fremme en fylkesdelplan som vil ende opp i et valg av hovedalternativ for videre planlegging som utarbeides som kommunedelplaner som vil fastlegge den endelige trasèen for høyhastighetsprosjektet. Den videre detaljplanleggingen vil være slutført i følge fremdriftsplanen i løpet av 1996.

Utredningsprogrammet angir i grove trekk hvilke deltemaer som skal vurderes i det videre konsekvensutredningsprogrammet. Dette gjelder konsekvenser både for miljø, naturressurser, areal og samfunn. Markedsanalyser og kostnader vil også bli utredet.

Miljøvernavdelingens vurdering.

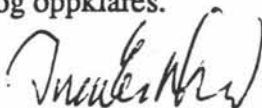
Denne uttalelsen fra miljøvernavdelingen vil kun konsentrere seg om innholdet i meldingen. En tar i denne omgang derfor ikke konkret stilling til de ulike trasèvalg, men bare påpeke at det normalt vil være større konflikter forbundet med en helt ny trasè i forhold til mindre utrettinger av den eksisterende.

Beskrivelsen av tiltaket i **kap. 1** gir etter miljøvernavdelingens vurdering en god oversikt over tiltakets omfang. Miljøvernavdelingen gir også sin tilslutning til den videre planprosessen slik denne er beskrevet i **kap. 2**. Under forutsetning av at intensjonene i plan- og bygningsloven om medvirkning under prosessen gjennomføres i praksis, sikrer dette en tilfredsstillende planprosess hvor miljøhensynene blir gjort kjent for tiltakshaver på et tidlig stadium, dvs. før det foretas endelige valg. I innledningen til utredningsprogrammet i **kap. 3**, gjøres det klart at temaene som skal utredes videre gis en stikkordsmessig omtale i denne meldingen. Dette er forsåvidt forståelig på dette stadium i prosessen, men for å kunne vurdere hva som skal utredes videre, spesielt når det gjelder konsekvenser for miljø (3.4) og samfunn (3.6 - friluftsliv og rekreasjon) hadde det vært ønskelig med en større detaljeringsgrad. Av det skisserte utredningsprogrammet synes de fleste aspekter vedrørende natur- og kulturlandskap samt friluftsliv å være inkludert.

Alternativ B og C kan gi som resultat at det på enkelte strekninger blir to eller tre jernbanetrasèer. Ved utredning av disse alternativene bør det derfor tas sikte på å konkretisere **sum-effekten** av tiltakene, som f.eks. barrierer for ferdsel både for mennesker (i forbindelse med rekreasjon) og vilt. Virkningene på **viltet** generelt, herunder faren for påkjørsler og forstyrrelser, og mulig tiltak, bør tas med i utredningen. Særlig vekt bør legges på de regionalt viktige artene. For å belyse mulige konsekvenser for viltet er det dessuten viktig at utredningen også inkluderer anleggsperioden. Kryssing av bekker medfører at deler av bekkestrekninger må legges i rør. Konsekvensene av dette for miljøet i og omkring bekkene, herunder **fisk** (sjørret), og mulig tiltak for å redusere skadevirkningene bør foreslås. Jernbanetrasèene er sjelden markerte trekk i landskapet, men i den grad det er aktuelt å legge trasèen opp i terrenget bør den **fjern- og nærvisuelle effekten** beskrives og landskapets sårbarhet vurderes.

Analysene av områdene ser ut til å følge metodikken utviklet gjennom det Nordiske prosjektet om "Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen". Dette er etter miljøvernavdelingens vurdering en faglig sett operativ og god metode som sikrer en tilstrekkelig belysning og vurdering av de fleste enkelttemaene for arealvurderinger.

Miljøvernavdelingen forutsetter at det under planleggingen tas kontakt når det foreligger konkrete alternative trasèer, altså før endelig fylkesdelplan foreligger, slik at eventuelle konflikter og uklarheter kan avdekkes og oppklares.



Inge Eikland



Erland Røsten

Ås kommune

Boks 195, 1430 Ås

Tlf. 09/94 02 60 - Fax. 09/94 22 02

RÅDMANNEN

NSB Hovedkontoret
Postboks 1162 Sentrum

Utviklings- og miljøavd.

0107 OSLO 1

NSB Hovedkontoret	
2 NOV 1991	
	42

Deres ref.

Vår ref.
wv/2049u/N20-001

Dato: 27.11.1991

**MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS BESTEMMELSER OM
KONSEKVENsutREDNINGER:
HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG)**

Ås formannskap har behandlet saken i møte den 25.11.1991 og fattet følgende enstemmig vedtak:

" Ås kommune viser til rådmannens saksutredning og uttaler følgende til meldingen fra NSB om konsekvensutredninger for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg):

1. Det må utredes hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet vil få for kapasiteten på dobbeltsporet fra Ski til Moss når det gjelder mulighetene for et bedret lokaltogtilbud Vestby - Oslo og for Inter-City trafikken Oslo - Østfold.
2. Det må utredes hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet vil få for stasjonsutformingen på de enkelte lokale stasjonsområder, jfr. kapasitet sikkerhet, tilgjengelighet osv.
3. Det må utredes muligheten for og konsekvensene av at Ski stasjon blir stoppested for høyhastighetsprosjektet, alt. A og B.
4. Meldingens forslag til organisering av planarbeidet bør revurderes slik at de berørte kommuner kommer direkte med i planprosessen fra oppstarten. "

Vedlagt følger utskrift av f.sak 195/91.

Dette til Deres underretning.

Med hilsen

Wenche Vedhugnes
Wenche Vedhugnes
formannskapssek.

Kopi:
Fylkesmannen
Akershus fylkeskommune

*191
TBL*

*Kopi til JET
(FAX) 2.12.91
Kopi til HEW
OK. 2.12.91*

civ!

UTSKRIFT AV MØTEBOK

BEHANDLET AV:			
BYGNINGSRÅDET	SAK NR. : 70/91	SAKSBEH.: IVAR GUDMUNDSEN	
	JOUR. NR. : 1867/91	DATO : 24.10.91	MØTT: 7 AV 7
		MAPPE : L11-NSB	STAT: VE/B
FORMANNSKAPET	SAK NR. : 195/91	SAKSBEH.: TOVE THIS GUNDERSEN	
	JOUR. NR. : 1953/91	DATO : 25.11.91	MØTT: 9 AV 9
		MAPPE : N20-001	STAT: VE/F

MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS BESTEMMELSER OM KONSEKVENsutREDNINGER: HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG)

Formannskapets vedtak:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Etter dette lyder formannskapets vedtak:

Ås kommune viser til rådmannens saksutredning og uttaler følgende til meldingen fra NSB om konsekvensutredninger for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg):

1. Det må utredes hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet vil få for kapasiteten på dobbeltsporet fra Ski til Moss når det gjelder mulighetene for et bedret lokaltogtilbud Vestby - Oslo og for Inter-City trafikken Oslo - Østfold.
2. Det må utredes hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet vil få for stasjonsutformingen på de enkelte lokale stasjonsområder, jfr. kapasitet, sikkerhet, tilgjengelighet osv.
3. Det må utredes muligheten for og konsekvensene av at Ski stasjon blir stoppested for høyhastighetsprosjektet, alt. A og B.
4. Meldingens forslag til organisering av planarbeidet bør revurderes slik at de berørte kommuner kommer direkte med i planprosessen fra oppstarten.

Rett utskrift.

Dato : 27.11.1991

Wendu Vedung

Kopi til :

NSB Hovedkontoret, Utviklings- og miljøavd., Postboks 1162 Sentrum, 107 OSLO 1
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Postboks 8111 Dep., 32 OSLO 1
Akershus fylkeskommune, Holbergsgt. 21, 166 OSLO 1
Bygningsrådet i Ås

BEHANDLET/BEHANDLES AV:			
BYGNINGSRÅDET	SAK NR. :	70/91	SAKSBEH.: IVAR GUDMUNDSEN
	JOUR. NR. :	1867/91	DATO : 24.10.91 MØTT: 7 AV 7 MAPPE : L11-NSB STAT: VE/B
FORMANNSKAPET	SAK NR. :	195/91	SAKSBEH.: TOVE THIS GUNDERSEN
	JOUR. NR. :	1953/91	DATO : 25.11.91 MAPPE : N20-001 STAT: TB/F

**MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS BESTEMMELSER OM
KONSEKVENsutREDNINGER: HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO -
KORNSJØ (GØTEBORG)**

Avgjørelsesmyndighet: Formannskapet

Vedlegg:

- 1: Kart: Korridor for høyhastighet Oslo - Kornsjø
- 2: Hovedalternativ A, B og C
- 3: Forord og sammendrag av meldingen om konsekvensutredninger.

Hele meldingen samt øvrige saksdokumenter ligger i saksmappa.

Saksutredning:

BAKGRUNN

NSB har i eksp. av 27.09.1991 oversendt til behandling til bl.a. Ås kommune melding om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-a for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg). Frist for uttalelse er 03.12.1991.

Prosjektet inngår som et ledd i NSB's satsing på høyhastighetstog, og utredningsarbeidet vil blant annet være et innspill til Norsk Jernbaneplan 1994-97. Det er NSB's mål at utbyggingen skal være fullført år 2001. Tilsvarende satsing foregår på svensk side via Gøteborg og videre mot kontinentet.

Begrunnelsen for tiltaket er:

- Utviklingen av EF's indre marked og Norges forhold til dette.
- Økende miljøproblemer, som gjør det ønskelig å overføre trafikk fra vei, båt og fly til jernbane.

Målet er bedre og hurtigere kommunikasjon fra Norge til kontinentet og bedre og hurtigere forbindelser internt i Oslofjord-regionen, slik at denne kan utvikle seg til en slagkraftig storbyregion som kan ta opp konkurransen med byområdene på kontinentet.

ALTERNATIVE PLANER

Det skal utredes tre alternativer:

Hovedalternativ A - Høyhastighetstog via alle Østfoldbyene:

- Hastighet 200 km/t.
- Ny bane i tråd med hovedplanframlegget på strekningen Oslo S - Ski.
- Bruk av planlagt dobbeltspor mellom Ski og Moss.
- Eksisterende trasekorridor i hovedsak på resten av strekningen mot Kornsjø. Likevel nødvendig med vesentlige utrettinger på store deler av strekningen.
- Mellom Oslo og Ski, og eventuelt på strekninger hvor høyhastigheten tilsier omlegginger, beholdes nåværende jernbane for lokale behov.
- Godstrafikken følger høyhastighets-/Intercity-sporene.
- Det vil vurderes behov for mer enn dobbeltspor.

Hovedalternativ B - "Høyhastighet med noen stopp i Østfold":

Som alt. A, men i Østfold vurderes stopp f.eks bare i Moss og i Nedre Glomma-regionen. Dette innebærer til dels nye traseer i Østfold.

Hovedalternativ C - "Eksklusivt Europarettet høyhastighetstog":

- Hastighet 300 km/t.
- Ny trase Oslo - Kornsjø.
- Ett eller ingen stopp mellom Oslo og Göteborg.
- Nåværende jernbanespor nyttes til lokaltrafikk og Intercity-tog.
- Kan ikke realiseres før etter år 2001.

Planprosessen

Planene vil gjennomføres som fylkesdelsplaner etter plan- og bygningslovens § 19, som kommunedelsplaner etter lovens § 20 og som reguleringsplaner og konkrete byggeplaner.

UTREDNINGSPROGRAM

Følgende foreslås utredet:

- Trasealternativer og arealbruk
- Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader
- Markedsanalyser/driftsopplegg
- Tiltakets konsekvenser for miljø:
 - Luftforurensning
 - Klimaendringer
 - Støy/vibrasjoner
 - Natur- og kulturlandskap og fornminner
 - Naturområder og plante- og dyreliv
- Tiltakets konsekvenser for naturressursene:
 - Energiforbruk
 - Driftsforholdene i landbruket og skogbruket
- Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser:
 - Trafikkulykker
 - Næringsliv og sysselsetting
 - Utbyggingsmønster og boligbygging
 - Sosiale og velferdsmessige forhold
 - Friluftsliv og rekreasjon
 - Trafikkantenes opplevelser
- Konsekvenser i anleggsperioden
- Sammenstillende analyser:
 - Bedriftøkonomiske vurderinger
 - Samfunnsøkonomiske vurderinger
- Program for videre planlegging
- Framdriftplan for utredningen:
 - Valg av alternativ forutsettes sommeren 1992.

BYGNINGS- OG REGULERINGSSJEFENS KOMMENTARER:

Planene er ærgjerrige, og det legges opp til et jernbanesystem som skal ta opp konkurransen med båt-, vei- og flytrafikken. Planene berører Ås spesielt på den måten at de kan få mye å si for utbyggingsmønsteret i regionen, noe som igjen får mye å si for næringsliv, natur- og miljøvern osv. Alternativ C vil dessuten kreve en helt ny jernbanekorridor som også kan berøre Ås direkte.

Utredningsprogrammet som foreslås, er omfattende og dekker de fleste viktige sider ved jernbaneplanene. Likevel kan et par punkter kommenteres:

De jernbaneplanene som allerede er under gjennomføring, vil i seg selv kunne gi en bedre kollektivdekning i regionen, spesielt på kort- og mellomdistansene, dvs. i praksis for arbeidsreisene. Disse nye planene vil ta opp konkurransen på de lange distansene. Det er nevnt at man blant annet satser på å overføre trafikk fra fly til tog. Det kan derfor være av interesse at man klarere enn det er understreket i denne meldingen, utreder om høyhastighetsbanen vil få konsekvenser for planene om storflyplass, evt. lokalisering av en storflyplass.

Mer lokalt er det viktig å se nærmere på knutepunktene for lokal- og Intercitytogene og høyhastighetstogene og kapasiteten for en tospors jernbane, spesielt i Follo. Antall stoppesteder er viktig. Spesielt i forbindelse med alt. A bør også konsekvensene av Ski som stoppested for Follo vurderes.

Alternativ A og B vil i Follo følge tosporstraseen som allerede er under utbygging. Det må forutsettes at høyhastighetstogene ikke går på bekostning av den mer lokale trafikk, da en kapasitetssterk jernbane som betjener blant annet Folloregionen, er av stor betydning for trafikkmønsteret. Selv om det muligens ligger utenfor denne konsekvensutredningen, understrekes det her at også standarden på selve stasjonene, både på høyhastighetsstrekningene og på de mere lokale strekningene, må være slik at de blir brukbare for alle trafikkantgrupper. (Jfr. striden om trapper og ramper på Vestby og Ås stasjon.)

Bygnings- og reguleringssjefens innstilling:

Ås Bygningsråd har ikke vesentlige innvendinger mot forslag til program for utredning av konsekvensene for "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg)" som beskrevet i meldingen fra NSB, oversendt i eksp. av 27.09.1991, men vil understreke følgende:

- Konsekvensene av et høyhastighetsprosjekt for lokalisering av storflyplass må utredes.
- Kapasiteten på dobbeltsporet gjennom Follo må vurderes, spesielt ved alt. A og B.
- Konsekvensene av Ski som stoppested for Folloregionen må utredes, spesielt for alt. A.
- Konsekvensene av standarden på stasjonene/stoppestedene må utredes, med henblikk på at de skal tilfredsstille alle trafikkantgrupper.

Bygningsrådets vedtak:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Rådmannens saksutredning:

Ås kommune har mottatt melding om konsekvensutredning for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg) til uttalelse. Frist for uttalelse er satt til 02.12.1991.

Saken har vært behandlet av bygningsrådet og teknisk hovedutvalg med tilnærmet samme vedtak.

For beskrivelse av prosjektet vises til bygnings- og reguleingsjefens saksutredning og vedlagte kartbilag.

Det har også vært avholdt et orienteringsmøte om prosjektet i regi av NSB og ASPLAN der berørte statlige etater, fylkeskommunen og de kommunale representantene i arbeidsgruppa i Folloprosjektet var invitert. Her ble prosjektet gjennomgått og avgrensingen av meldingens innhold beskrevet.

Av de foreliggende 3 alternativer er alternative A den ene ytterlighet der man i størst mulig grad benytter eksisterende sporkorridor, men dimensjonerer for 200 km/t. Alt. B er et mellomalternativ med samme dimensjoneringskrav som for alt. A, men hvor man reduserer antall stopp og derved kan se friere på trasevalget, spesielt gjennom Østfold. Alt C representere den andre ytterlighet med en dimensjonerende hastighet (300km/t) som kan betinge en helt ny linjeføring og muligens uten stopp mellom Oslo og Gøteborg.

Alt. A og B forutsettes å kunne gjennomføres i løpet av kommende 10-års periode, mens alt. C ikke vil kunne realiseres før etter århundreskiftet.

Fremdriftsplanen for prosjektet er meget ambisiøs. Etter at konsekvens utredningene er gjennomført, forutsettes valg trasealternativ å være bestemt før sommerferien 1992 gjennom utarbeidelse av fylkesdelplaner.

For Ås kommune vil det i alt.A og alt.B ikke være aktuelt med nye sporområder. Det planlagte og vedtatte dobbeltsporet mellom Ski og Vestby inngår i disse alternativene. Det nye dobbeltsporet er imidlertid dimensjonert for 160 km/t slik at det på enkelte strekninger kan bli aktuelt med breddeutvidelse og kurveutretting for å oppnå 200 km/t. Skissen for alt. C er så grovt tegnet at det ikke er mulig å vurdere om dette sporalternativet vil ligge innenfor Ås kommunes grenser.

Når det gjelder selve utredningsprogrammet synes dette å ivareta de fleste forhold når det gjelder konsekvensene av høyhastighetsprosjektet. Fra Ås kommunes side bør det imidlertid pekes på følgende forhold som også bør utredes i tilknytting til prosjektet:

1. Konsekvensene for regulariteten og frekvensene for lokaltogtrafikken på dobbeltsporet mellom Ski og Moss.

I forbindelse med bygging av det vedtatte dobbeltsporet mellom Ski og Moss samt det forutsatte nye dobbeltsporet mellom Ski og Oslo, vil det være mulig å få en bedre dekning av lokaltog mellom Vestby (Moss) og Oslo. Tilbudet i dag er ikke tilfredsstillende sett på bakgrunn av at nær halvparten av arbeidstakere i Ås kommune arbeider Oslo og den overordnede målsetting om at fremtidig utbygging primært skal utvikles ved jernbane stoppestedene. Stoppestedene i Ås og Vestby faller utenfor når det gjelder tilfredsstillende frekvens på lokaltogforbindelsen mot Oslo og de blir heller ikke dekket av Inter-City forbindelsene mellom Østfold og Oslo. Det bør derfor utredes hvilke kapasitetsproblemer høyhastighetstogene kan forårsake sett i sammenheng med bedret lokaltogforbindelse og videre utvikling av Inter-City togene på den dobbeltsporede strekningen mellom Ski og Moss.

2. Konsekvensene for de enkelte stasjonsområder bør utredes, jfr. kapasitet, sikkerhet, tilgjengelighet osv.
3. Konsekvensene av og mulighet for at høyhastighetstogene i alt. A og B også stopper ved Ski stasjon, bør utredes.

Det vil være utilfredsstillende for Follos nær 100.000 innbyggere at man ikke kan benytte høyhastighetstoget som passere forbi uten først å foreta en lokalreise til nabofylkene.

4. Organiseringen av planleggingsarbeidet slik det foreslås i meldingen synes uhensiktsmessig, svært tidkrevende og lite tilfredsstillende for den kommunale beslutningsprosessen.

Selve hovedplanleggingen av sportraseene foreslås utført som fylkesdelplaner der NSB fortrinnsvis skal forholde seg til Fylkeskommunen og til Statlige etater. Når trasevalget er fastlagt på et mer overordnet nivå, skal mer detaljerte hoveddelplaner behandles som kommunedelplaner i den enkelte kommune. Deretter må det forutsettes at det utarbeides detaljplaner i form av reguleringsplaner for de enkelte strekninger.

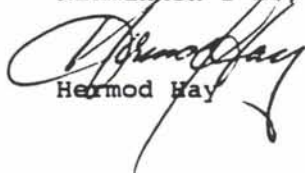
Denne fremgangsmåten vil kunne komplisere og forsinke saksbehandlingen ved at NSB, som har ansvaret for utredninger og planlegging av prosjektet, ikke legger opp til direkte medvirkning fra kommunene på et tidligst mulig tidspunkt, men forutsetter at kommunene først kommer med i selve planprosessen under den formelle behandling av fylkesdelplanene og senere på kommuneplannivå. Selv med god informasjon fra fylkeskommunen til kommunene og medvirkning gjennom f.eks. Folloprosjektet, vil den direkte kontakt og informasjonsflyt mellom NSB og de enkelte berørte kommuner komme for sent. Det bør være mulig å parallellkjøre fylkesplanleggingen og kommuneplanleggingen slik at man oppnår en maksimal medvirkning fra alle berørte så tidlig som mulig i planprosessen.

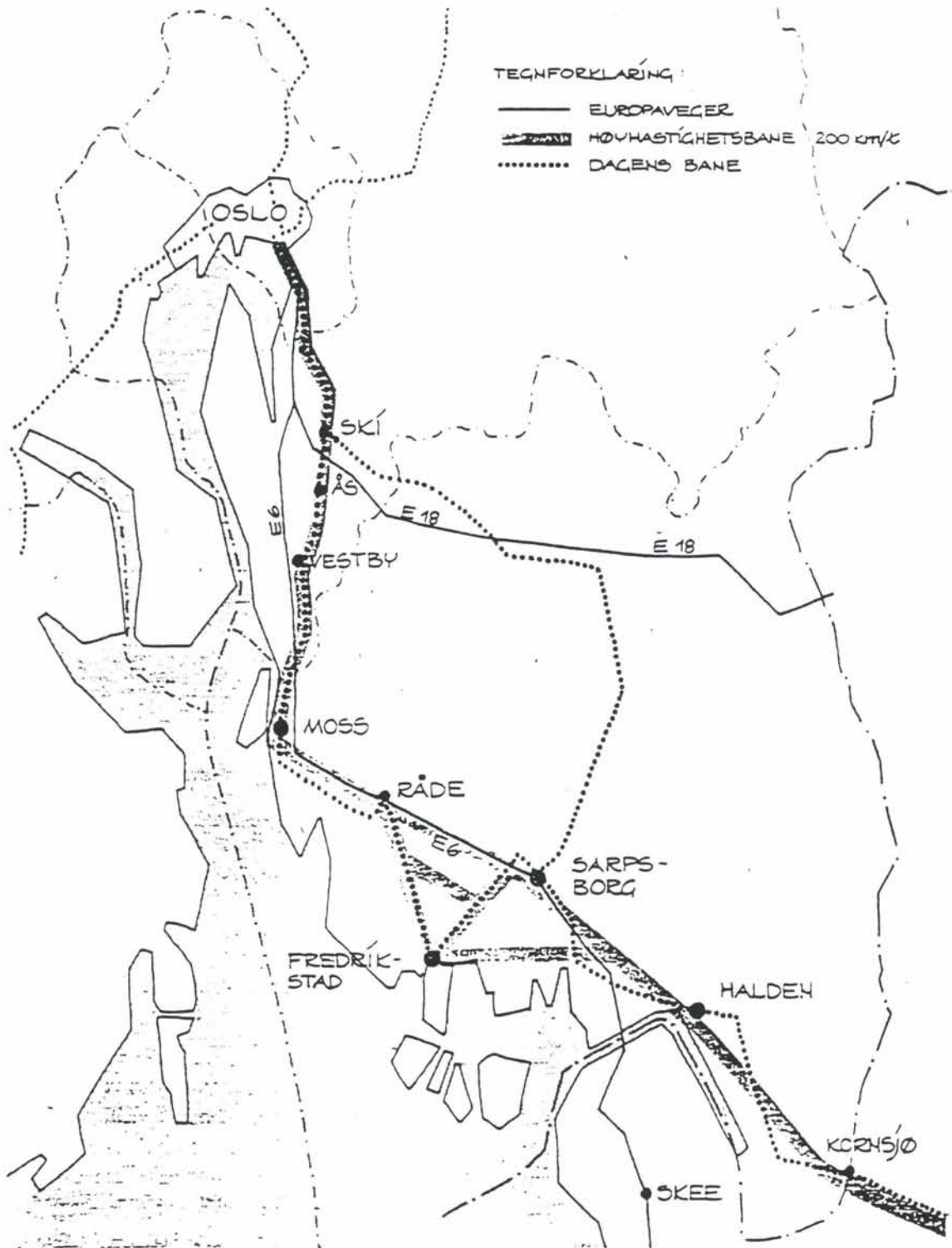
Rådmannens innstilling:

Ås kommune viser til rådmannens saksutredning og uttaler følgende til meldingen fra NSB om konsekvensutredninger for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg):

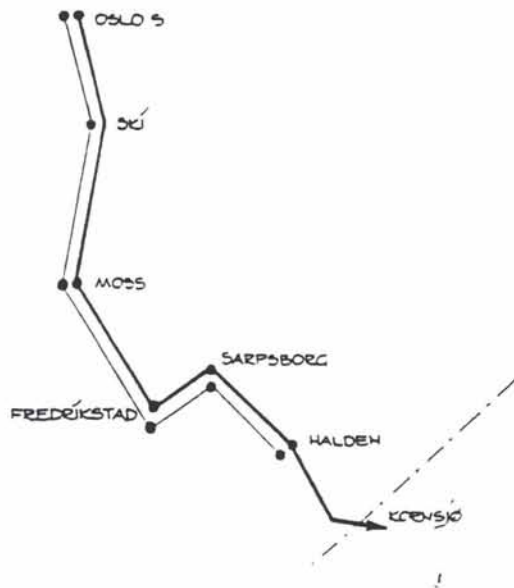
1. Det må utredes hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet vil få for kapasiteten på dobbeltsporet fra Ski til Moss når det gjelder mulighetene for et bedret lokaltogtilbud Vestby - Oslo og for Inter-City trafikken Oslo - Østfold.
2. Det må utredes hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet vil få for stasjonsutformingen på de enkelte lokale stasjonsområder, jfr. kapasitet, sikkerhet, tilgjengelighet osv.
3. Det må utredes muligheten for og konsekvensene av at Ski stasjon blir stoppested for høyhastighetsprosjektet, alt. A og B.
4. Meldingens forslag til organisering av planarbeidet bør revurderes slik at de berørte kommuner kommer direkte med i planprosessen fra oppstarten.

Rådmannen i Ås, 18.11.1991.


Hermod Hay

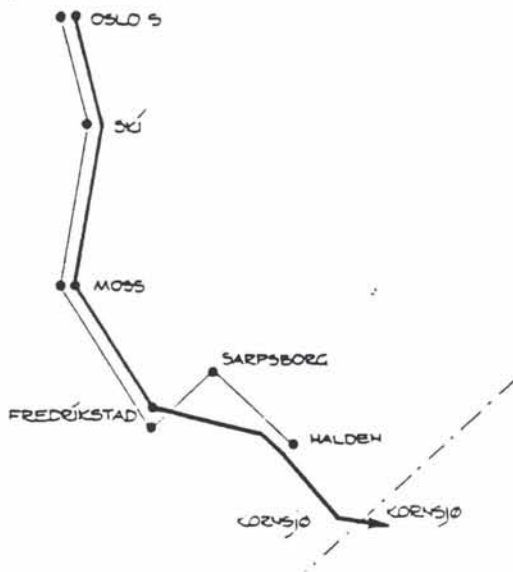


KORRIDOR FOR HØYHASTIGHET (200 km/t) OSLO - KORNSJØ

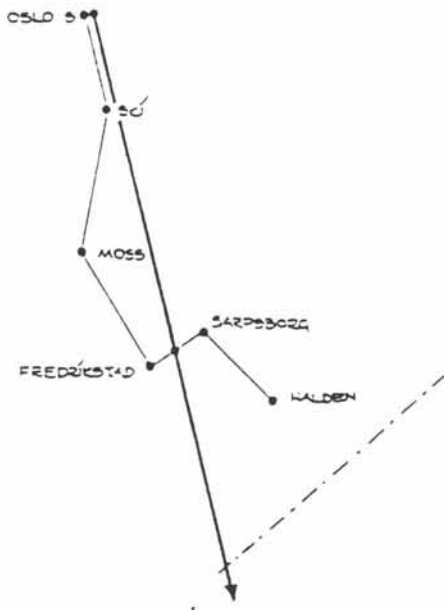


Hovedalternativ B - "Høyhastighet med noen stopp i Østfold"

Hovedalternativ B tar, i likhet med alternativ A, utgangspunkt i forstudien konklusjoner om et høyhastighetskonsept dimensjonert for 200 km/t.



Hovedalternativ C - "Eksklusivt Europarettet høyhastighetstog"



Forord

VEDLEGG 3

De europeiske jernbaneselskaper på kontinentet er igang med utbygging av et høyhastighets-system som er energibesparende, miljøvennlig, lønnsomt og teknisk avansert. Planene for en kraftig utbygging fram til 2015 er lagt, og det forutsettes investert ca 100 milliarder ECU (800 milliarder NOK) i infrastrukturen. Også i Sverige satses det på en slik utbygging, og skal norsk næringsliv opprettholde og forbedre sin konkurransevne er det viktig at også jernbanen i Norge er med i denne utviklingen.

Østfoldbanen er idag vår viktigste jernbaneforbindelse mot resten av Europa. Det er derfor naturlig at NSB tar denne strekningen opp som det høyest prioriterte prosjekt i forbindelse med en framtidig satsing på høyhastighetstog.

Den 6. juni 1989 vedtok Stortinget bestemmelser om konsekvensutredninger, kapittel VIIa i Plan- og bygningsloven. Disse bestemmelsene trådte i kraft fra 1. august 1990. I følge § 33-3 i disse bestemmelsene skal tiltakshaver, som i dette tilfelle er NSB, melde tiltak som overskrider en investeringsramme på 200 mill.kr. til det fagdepartementet som tiltaket sorterer under. Fagdepartementet skal avgjøre om tiltakshaver skal pålegges å utarbeide en konsekvensutredning. I så fall vil departementet fastsette et utredningsprogram. Denne utredningen skal beskrive tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Samferdselsdepartementet, som fagdepartement, har ved brev av 24.09.91 overført ansvaret for utleggelse og behandling av meldingen til NSB.

Det er tiltakshavers oppfatning, at en gjennom planlegging av høyhastighetsprosjektet Oslo S - Kornsjø etter Plan- og bygningslovens § 19 (fylkesdelplaner), med utredning av alle relevante konsekvenser av de ulike alternativer, skal få tilrettelagt et gjennomarbeidet grunnlagsmateriale for valg av prinsipløsning for prosjektet og et program for videre planlegging etter Plan- og bygningslovens § 20 (kommunedelplaner). Dersom høringsinstansene ikke er enig i dette, må det gis uttrykk for det i uttalelsen til meldingen.

Meldingen er ment å skulle gi fylkene, kommunene og andre med interesser i planarbeidene informasjon om innhold og framdrift av det forestående plan- og utredningsarbeide. Meldingen vil være lagt ut til høring i perioden 1. oktober - 2. desember 1991. I høringsperioden vil alle ha anledning til å framkomme med sine merknader til de tema som omtales i meldingen. Det er av særlig interesse å få kommentarer til det framlagte utredningsprogram og til de tema som der er listet opp for konsekvensutredninger.

Informasjon om det videre plan- og utredningsarbeide vil bli gitt løpende gjennom hele planperioden i samsvar med reglene i Plan- og bygningsloven. Både fylkesdelplaner og senere kommunedelplaner vil i sin tur bli lagt ut til høring slik dette er foreskrevet i lovverket.

For Norges Statsbaner som tiltakshaver:
NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen

Yngve Pedersen
Direktør

Sammendrag

Foreliggende melding gjelder utbygging av anlegg for framføring av tog med høy hastighet på strekningen Oslo S - Kornsjø. Prosjektet inngår som et ledd i NSBs satsing på høyhastighetstog og utredningsarbeidet vil blant annet være et innspill til Norsk Jernbaneplan 1994 - 97. Det er NSBs mål at utbyggingen skal være fullført år 2001. Tilsvarende satsing foregår på svensk side fra Kornsjø via Gøteborg og videre mot kontinentet.

To viktige samfunnsmessige utviklingsprosesser gjør det idag ønskelig å satse på utbygging av høyhastighetstog i Norge:

- Utviklingen av EFs indre marked og Norges forhold til dette
- Økende miljøproblemer, som gjør det ønskelig å overføre trafikk fra veg, båt og fly til jernbane

Skal Norge få del i den økonomiske vekst og de nye arbeidsplassene som skapes gjennom fjerningen av handelshindringer innenfor EF-området, kreves det:

- Utvikling av bedre og hurtigere kommunikasjoner fra Norge til kontinentet
- Bedre og hurtigere forbindelser internt i Oslofjord-regionen, slik at denne kan utvikle seg til en slagkraftig storbyregion som kan ta opp konkurransen med byområdene på kontinentet.

Prosjektets størrelse tilsier at en utbygging er meldepliktig etter bestemmelsene til Plan- og bygningsloven av 1. august 1990.

Det foreslås utredet tre forskjellige alternativer. Hovedforskjellene mellom disse ligger i hastighetsnivå, utbyggingskorridor og stoppmønster.

Meldingen beskriver selve tiltaket og det en på meldingstidspunktet har oversikt over når det gjelder virkninger på naturressurser, miljø og samfunn. Den gir også en beskrivelse av planprosessen og et forslag til videre utredningsprogram med forslag til hvilke deltemaer som vil bli belyst i konsekvensutredningsdelen.

Meldingen vil nå gjennomgå en høringsrunde. Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet og de berørte fylkeskommuner, ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere tema-utredninger.

Utredningsarbeidene vil ende opp i forslag til fylkesdelplaner med tilhørende konsekvensutredning for de berørte fylker, samt et begrunnet forslag til videre utredningsprogram for parsellvise kommunedelplaner. Denne prosessen vil ende opp i en ny høringsrunde på forsommeren 1992.

Meldingen - formål og behandling

FORMÅL MED MELDINGEN

Denne meldingen har som formål:

- * å informere om at NSB har igangsatt et utredningsarbeide for et høyhastighetsprosjekt mellom Oslo S og svenskegrensen ved Kornsjø. Utredningsarbeidets hensikt er å gi grunnlag for et prinsippvedtak om å gå videre med planleggingen av prosjektet. Grunnlaget vil bestå i en konsekvensutredning omkring tiltakets virkninger og en anbefalt løsning for trasékorridor og driftsopplegg, samt et program for videre, mer detaljerte utredninger.
- * å gi myndigheter og berørte parter anledning til å uttale seg om, og å påvirke, innholdet i utredningsprogrammet.
- * sammen med innkomne uttalelser til meldingen å gi grunnlag for fastsettelse av et endelig utredningsprogram.

BEHANDLING AV MELDINGEN

I henhold til Plan- og bygningslovens § 33-4 er fagdepartement for jernbaneanlegg Samferdselsdepartementet og dette departementet har ansvaret for håndhevelse av bestemmelsene. Dette ansvaret er i henhold til brev av ...09.1991 delegert til NSB.

Ifølge loven skal meldingen sendes på høring til berørte myndigheter og interesserte, og samtidig legges ut til offentlig ettersyn. Hensikten er å få klarlagt hvilke virkningstema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles.

I meldingens punkt 3: "Utredningsprogram" er det foreslått hvilke tema som skal inngå i utredningene av konsekvensene for "miljø, naturressurser og samfunn". Det skal legges særlig vekt på at alle virkninger av de ulike alternativene blir klarlagt før valg av alternativ foretas. NSB ønsker derfor at alle med interesser i utredningsarbeidet får anledning til å komme med eventuelle merknader til utredningsprogrammet før arbeidet er fullført og danne et korrektiv til innholdet i utredningen.

Behandlingen vil foregå slik:

1. NSB sender meldingen til:
 - Samferdselsdepartementet
 - Kommunene i Østfold, søndre Akershus og Oslo
 - Fylkeskommunene Østfold og Akershus

- Fylkesmennene i Østfold, Akershus og Oslo
 - Berørte myndigheter og interesseorganisasjoner
2. NSB legger meldingen ut til offentlig ettersyn i perioden
1. oktober - 2. desember 1991
 3. NSB vil i samarbeide med fylkeskommunene gi informasjon etter de etablerte informasjonsopplegg for fylkesdelplaner.
 5. Merknader til meldingens innhold kan innen høringsfristens utløp sendes til:
NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO
- Forespørsler i høringsperioden kan rettes til:
- NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
v/sjefinspektør Per Overland
telefon 02-366500
6. På grunnlag av meldingen og innkomne merknader bestemmer NSB i samråd med Miljøverndepartementet og fylkeskommunene eventuelle endringer i det videre utredningsarbeidet, samt behandlingsprosedyre for planmateriale og konsekvensutredninger.

12.91/for

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

Kopi til JEJ
- 11 - HEW
3.12.91

MERKNAD TIL HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG).

kiv:
e

I anledning høring med frist 2. desember d.å. for ovennevnte prosjekt, vil Idd Skogeierlag og Idd Bondelag gjøre følgende uttalelse:

Hovedalternativ A og B vil berøre Idd i betydelig grad. Hvis et av disse alternativer skulle bli valgt, vil en bemerke følgende hensyn tatt:

1. VILTHENSYN.

Området består av gode viltbiotoper med hyppige trekkveier for bl.a. hjorteviltet (elg og rådyr). Det må stilles som et absolutt krav at en fremtidig høyhastighetsbane må skjermes slik at ikke viltet kommer inn på baneområdet.

2. HENSYN TIL SKOGSDRIFT OG EIENDOMSSTRUKTUR.

Langs nåværende jernbanetrasé finnes det i dag en rekke ubevoktede planoverganger. Dette er en tinglyst rettighet som er nødvendig for at forskjellige grunneiere skal kunne utøve sin næringsvirksomhet på en hensiktsmessig måte. En fremtidig høyhastighetsbane må gi en garanti for at grunneiere som får sin eiendom oppdelt p.g.a. NSBs prosjekt, en sikkerhet for også fremtidsrettede, tidsmessige adkomster til sine eiendommer og arbeidsplasser.

3. HENSynet TIL HYTTE- OG FRILUFTSFOLKET.

Området er et svært godt natur- og friluftsområde. I Idd finnes da også mange etablerte hytteområder. Dette må også tas med i betraktning slik at det ikke forringes.

4. JORDBRUKSHENSYN.

I likhet med skogbruket må en sikre jordbrukets næringsutøvelse på en tidsmessig måte. En må unngå uheldige oppdelinger av innmarksarealer, vanskeliggjøring av adkomster og blokkering av dreneringsmuligheter.

Som en helhetlig konklusjon på en høyhastighetsbane gjennom Idd uten stopp, kan ikke Idd Skogeierlag og Idd Bondelag se at en slik bane fremmer næringens interesser.

Kornsjø, 26. november 1991.

..... Nils Nilsen
Formann Idd Skogeierlag

..... Arving Lie
Formann Idd Bondelag

17.91
Pole



NSB Hovedktr. U 2 DES. 1991	Kass.kode
Sak/Doknr. Arkivbet.	40

Kopi TIL JES
(Fax) 21.12.91
Kopi TIL HEW

Nordstrand, 29.11.91/TBW.

arkiv:

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO.

Høringsuttalelse. Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg).

Nordstrand Vel har vurdert NSB's melding etter plan- og bygningslovens § 33 vedr. ovennevnte prosjekt.

Nordstrand Vel antar at en satsing på konkurransedyktige togtilbud fra Oslo mot Østfold og Europa vil bidra til å redusere presset på veinettet, og dermed også veitrafikken gjennom vårt område. Vi ser derfor i hovedsak meget positivt på de tiltak som planlegges.

Vi forutsetter at man under det videre utredningsarbeidet også analyserer konsekvensene for Oslos søndre bydeler. Foruten den nevnte positive konsekvens knyttet til redusert biltrafikk, ser vi mulighetene for negative konsekvenser knyttet til trasévalg og driftsopplegg på eksisterende linje.

Vi forsår meldingen dithen at alle de tre skisserte alternativer innebærer fremføring av ny trasé Oslo S - Ski, "for en stor del i tunneler". Vi antar derfor at den mest realistiske løsning konkret innebærer sammenhengende tunnel Gamlebyen - Hauketo, noe vi i tilfelle bifaller. Dersom andre alternativer skulle være aktuelle for denne strekningen,

forutsetter vi at de omfattende miljømessige konsekvenser dette vil få, utredes grundig i samarbeid med representanter for den lokale befolkningen.

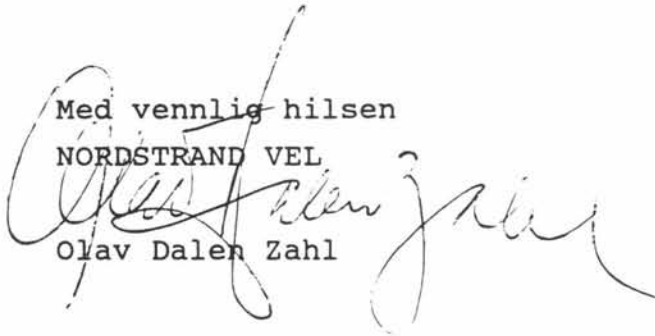
Det fremgår videre at den nåværende bane tenkes beholdt for lokale behov. Vi forutsetter at planene for det eksisterende lokale jernbanetilbudet for lokalstrekningen Oslo S - Ski eksplisitt klargjøres under det fortsatte utredningsarbeidet, slik at ikke forringelser av dette tilbudet på et senere tidspunkt lanseres med bergrunnelse i høyhastighetsprosjektet.

Vi ønsker lykke til med det videre planarbeidet, og ber om bli holdt løpende orientert.

Med vennlig hilsen

NORDSTRAND VEL

Olav Dalen Zahl



Torgeir Bruun Wyller

Torgeir Bruun Wyller

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162-Sentrum

0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
11 2 DES. 1991	
Søk/Doknr. Arkivbet.	Ux

2.12.91/pe

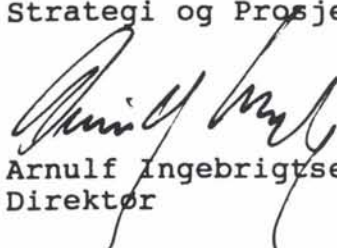
pe Kopi til JES
(Fax) 2.12.91/pe

kiv: MELDING VEDR. HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ

NHO er blant de organisasjoner som har mottatt meldingen til høring.

Vi meddeler for ordens skyld at Transportbrukernes Fellesorgan har behandlet saken også på vegne av NHO. Vi viser således til TFs brev av 20. november 1991.

Med vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Strategi og Prosjekter


Arnulf Ingebrigtsen
Direktør

Post til organisasjonen bes vennligst stilet til NHO, ikke til enkeltperson

DET KONGELIGE FORSVARSDEPARTEMENT

(Myntgata 1)
Postboks 8126 Dep
0032 OSLO 1
(02)40 20 00
Telex 21605
Telefax (02)40 23 23

NSB Hovedktr.	Kost.kode
02 DES. 1991	
Sak/Doknr.	0:7
Arkivbet.	

17

Vår referanse
90/3359-6 /FD IV3/JÅB/91/323

Dato
26 NOV. 1991

Tidligere referanse
a. NSB 27 sept 91/2377;512
b. FD 2 okt 91/3359-4/323
c. FO 19 nov 91/54374/323

NSB Hovedkontoret
Utvikling- og miljøavdelingen

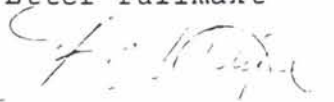
Gjenpart
Forsvarets overkommando/F
Forsvarets overkommando/O

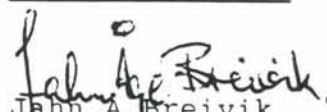
MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Forsvarsdepartementet viser til ref a hvor NSB ber om eventuelle merknader til melding vedrørende høyhastighetsprosjektet Oslo S - Kornsjø.

Prosjektet synes å være meget interessant, - spesielt fra et sivil synspunkt. Ikke minst synes tidsfaktoren mht reisetid å være meget gunstig. Når det gjelder de beredskapsmessige aspekter ved prosjektet har FD ingen spesielle merknader.

Etter fullmakt


E Bj Hauge
Byråsjef


John A Breivik
Førstekonsulent

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

FYLKESRÅDMANNEN

17-91
Pol

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Kopi til JEJ
(Fax)
2.12.91
H

NSB Hovedktr.		Kass.kode
0 2 DES. 1991		
Sak/Doknr.		47
Arkivbet.		

Postadresse: Postboks
1701 Sarpsborg
Oscar Pedersensvei 39
Kontor: 09/11 70 00
Telefon: 09/11 70 00
Bankgiro: DnC, Moss
7121 05 25100
Bergen Bank, Sarpsborg
5124 05 00020
Postgiro: 5 36 58 53
Telefax: 09/11 71 18

kiv:

e

DERES REF.

VÅR REF. BES OPPGITT VED SVAR

SARPSBORG,

91/05071 MT 841

25. november 1991

(naer-t-n10)mt-med-hoh

Gjenpart: Kommunene i Østfold.

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ (GÖTEBORG) - MELDING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVENS § 33 OM KONSEKVENSTREDDNINGER.

Det vises til melding utsendt ved ekspedisjon av 27. september 1991.

Saken er behandlet av fylkesutvalget i Østfold som i møte den 19. november 1991 fattet dette vedtak:


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 barrierer-virkninger, støyforhold og opplevelsesverdier både for trafikantene og omgivelsene ved de ulike alternativene."

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

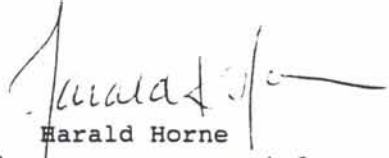
./.. Til orientering vedlegges kopi av saksframstillingen for fylkesutvalget.

Vi vil forøvrig 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 problemene knyttet til anvendelse av tunnellmassene.

Vennlig hilsen



Kurt Mosbakk
fylkesrådmann



Harald Horne
Nærings- og ressurs sjef

Saksbeh.: M. Tveit

Saknr.: 91/05071

Arkiv: 841.

Fil: (r-t-n54)mt-fuv-nsb

mt

**SAK A NR. 139/91 - MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET
OSLO - KORNSJØ**

SAMMENDRAG

NSB legger fram melding om høyhastighetstog Oslo-(Kornsjø)-Göteborg etter reglene om konsekvensutredninger. Hensikten med meldingen er å få inn synspunkter på hvilke tema som skal utredes og behandlingsprosedyren. Det utredes tre hovedalternativer med ulike dimensjonerende hastigheter og stoppmønstre.

Selve utredningen vil foreligge til høring på vårparten og forsettes vedtatt som fylkesdelplan sommeren 1992. Tiltaket forutsettes gjennomført innen 2001. (alt. A og B)

Det foreslås et omfattende utredningsprogram.

Rådmannen foreslår at fylkeskommunen slutter seg til programmet med visse tilføyelser og presiseringer.

NSB arbeider for tiden med en planutredning for høyhastighetsprosjektet Oslo S - Kornsjø. Etter planen skal utredningen foreligge til offentlig høring forsommeren 1992 og behandles som fylkesdelplaner i de berørte fylkene.

Tiltaket kommer inn under Plan- og bygningslovens meldeplikt etter bestemmelsene om konsekvensutredninger. Hensikten med meldingen er få avklart hvilke utredninger som må foretas. Selve konsekvensutredningen vil bli ivaretatt gjennom fylkesdelplanene.

Meldingen er lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 1.10 til 2.12.91. Den beskriver prinsippene i selve tiltaket og det tiltakshaveren på meldingstidspunktet har oversikt over når det gjelder virkninger på naturressurser, miljø og samfunn. Den gir også beskrivelse av planprosessen og et forslag til videre utredningsprogram med forslag til hvilke deltemaer som blir belyst i konsekvensutredningsdelen.

På grunnlag av meldingen og innkomne merknader bestemmer NSB i samråd med Miljøverndepartementet og de berørte fylkeskommunene eventuelle endringer i det videre utredningsarbeidet, samt behandlingsprosedyren.

OM INNHOLDET I MELDINGEN

3 Alternativer.

Det tas sikte på å utrede 3 hovedalternativer som kort kan beskrives slik:

ALT	DIM.HASTIGHET	TRASÉVALG	STOPPESTEDER OSLO-KORNSJØ
A	200 km/t	eksisterende	Ski+ Østfoldbyene
B	200 km/t	delvis ny	Ski+ noen Østf. byer
C	300 km/t	helt ny i Østf.	Bare Ski+ 0-1 Østf.by.

Også alternativ A vil innebære inngrep i form av utvidelse av traséen til dobbeltspor gjennom hele fylket og utretting av deler av dagens trasé.

Ved alternativ B er det særlig i Nedre Glomma - området (Råde - Skjeberg) hvor det er aktuelt med helt nye traséer.

Spørsmålet om forskjellige tidshorisonter for henholdsvis A og B, eventuelt A med lavere utbyggingsstandard som en etappe til B vil også bli belyst gjennom utredningen.

Reisetid Oslo - Göteborg ved alternativ B anslås til 114 min.

Alternativ C vil i hovedsak gå utenfor nåværende tettbygde områder.

Alternativene A og B antas å kunne bli ferdigstilt i 2001, alt C senere.

I meldingen nevnes det dessuten at det i tillegg til høyhastighetstogene er nødvendig med et IC-tilbud (intercity) som kan betjene Østfoldbyene. Det heter at også IC bør gis et høyt hastighetsnivå - f.eks 160 km/t., dersom intensjonene om å bygge opp om regionalutviklingen skal oppfylles.

Godstrafikken forutsettes i alternativ A og B å følge høyhastighets/IC spor. I alt. C kan godstrafikken mot utlandet bare følge samme spor som høyhastighetstogene i den grad det passer inn i driftsopplegget for disse.

Arbeidet med å undersøke trasémulighetene er startet opp, men meldingen inneholder ikke konkrete forslag til trasévalg.

./.. Det vises til vedlagte melding.

Utredningsprogram.

I følge kap. 3 i meldingen vil følgende forhold bli utredet:

- 3.1 Traséalternativer og arealbruk
- 3.2 Anleggskostnader og vedlikeholdskostnader
- 3.3 Markedsanalyser/driftsopplegg

3.4 Tiltakets konsekvenser for miljø:

Luftforurensning
Klimaendringer
Støy/vibrasjoner
Natur- og kulturlandskap og fornminner
Naturområder og plante- og dyreliv

3.5 Tiltakets konsekvenser for naturressursene

Energiforbruk
Driftsforholdene i landbruket og skogbruket

3.6 Tiltakets samfunnmessige konsekvenser

Trafikkulykker
Næringsliv og sysselsetting
Utbyggingsmønster og boligbygging
Sosiale og velferdsmessige forhold
Friluftsliv og rekreasjon
Trafikantens opplevelser

3.7 Konsekvenser i anleggsperioden

3.8 Sammenstillende analyser

Bedriftsøkonomiske vurderinger
Samfunnsøkonomiske vurderinger

3.9 Program for videre planlegging

JERNBANEFORBINDELSEN OSLO - GÖTEBORG, TIDLIGERE BEHANDLING

Fylkesutvalget behandlet i møte den 18. oktober 1990 under sak 101/90 "Nordlänken - samfunnsøkonomisk sammenligning av ulike alternativer for jernbaneforbindelsen Oslo - Göteborg - uttalelse" og fattet dette vedtak:

1. Østfold fylkeskommune ser det som svært viktig at det bygges ut en rask og moderne jernbane på strekningen Oslo - Göteborg. Strekninger med store kapasitets- og regularitetsproblemer må prioriteres høyt.
2. Skal jernbanen fremstå som et konkurransedyktig alternativ til bil og fly må jernbane bygges ut for høyhastighetstog og med kapasitet for å dekke fremtidens behov for person- og godstransporter. Nordlänken-rapporten synes å ha lagt et for lavt ambisjonsnivå til grunn når det gjelder framtidig krav til reisetid på strekningen.
3. Før det tas stilling til en hovedplan for utbygging av ny jernbane bør det foretas en nærmere konsekvensutredning for såvel nytt enkeltspor mellom Råde og Sarpsborg, som konsekvenser knyttet til opprustingen av det eksisterende spor, samt miljøkonsekvensene når det gjelder støy, kulturlandskap, friluftsjnteresser, barriereeffekter o.l.
4. Sammen med berørte kommuner og fylkeskommuner på den aktuelle strekningen er det startet opp et nærmere utredningsarbeid som innbefatter jernbaneutbygging. Det henstilles til de ulike

utredningene om en samordning av det videre planarbeid."

Det kan opplyses at Nordlänken var basert på en lavere dimensjonerende hastighet og lengre reisetid enn foreliggende prosjekt.

Vedtaket pkt. 4 viser til "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner mellom Oslo og Göteborg" som la fram sin delrapport "Väg E6 och järnväg Oslo - Göteborg" i oktober 1990.

Arbeidsgruppen vil i sitt årsmøte den 22. november 1991 legge fram ny rapport om mål og status for sitt arbeide.

VURDERING

Det er ikke meningen at man på det nåværende stadium i planprosessen skal gi synspunkter på eventuelle trasévalg, stoppmønster og utbygging. Dette vil først være aktuelt når utkastet til fylkesdelplan foreligger. Vi vil allikevel understreke behovet for en tett samordning med det utredningsarbeidet som foregår i "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner mellom Oslo Og Göteborg."

Samtidig synes det helt klart at man ved utredningen ikke kan legge opp til en prioritering av ett av de 3 alternativene A, B eller C. For Østfolds del vil tilbudet på intercity-nettet være av vital betydning. Det kan derfor ikke være tilfredsstillende med et valg av typen enten - eller, men snarere et både - og når det gjelder de framlagte alternativ.

Det er av stor betydning for Norge som nasjon i den pågående internasjonaliseringsprosessen å satse på et raskt, sikkert og miljøvennlig kommunikasjonsnett av typen høyhastighetsbane. I denne sammenheng vil vi understreke Østfolds strategiske beliggenhet som landets port mot Europa. I et slikt høyhastighetskonsept vil det være nødvendig med kompromisser når det gjelder valg av trasé og antall stoppesteder for å kunne oppnå korte reisetider.

På den annen side må også Østfold som et stort pendlerfylke sikres et effektivt IC-nett som dekker den daglige pendlingen og i hovedsak har et langt tettere stoppmønster.

Det legges i meldingen opp til et omfattende utredningsprogram som etter vår vurdering langt på vei dekker de viktigste tema som bør utredes. Vi vil imidlertid peke på følgende elementer:

Forholdet til andre transportmidler.

Det arbeides som kjent med planer og utredninger også for vegforbindelsen E6 og flyplass. Disse transporttilbudene vil delvis konkurrere om de samme trafikantene som høyhastighetstogene. Det må i utredningen fokuseres tilstrekkelig både på en samordning av de ulike tilbudene og på konkurranseflatene mellom dem slik at unødig bruk av ressurser kan unngås.

Forholdet til ny hovedflyplass.

I den senere tid er det reist krav fra ulike hold om en alternativ utredning av ny hovedflyplass. Dersom utredning av Hobøl-alternativet blir aktuelt i nær framtid, må en også se jernbaneutredningen i dette perspektivet.

Intercitytilbudet.

Arbeidspendlingen ut og inn av fylket har et betydelig omfang. Det dreier seg om en utpendling på vel 15 000 personer og en innpendling på ca. 4000. Nærmere 20 000 personer berøres altså av pendling over fylkesgrensen. De fleste av disse benytter i dag bil, men det ligger her et betydelig potensiale for et framtidig bedret jernbanetilbud. Det må legges avgjørende vekt på et godt intercitytilbud i fylket. Dette må belyses grundig gjennom utredningen, og de aktuelle alternativene beskrives.

Tilbringertjenesten til høyhastighetsnett.

Tilbringertjenesten må utredes, og herunder må forutsetningene for fylkeskommunal innsats beskrives da tiltaket vil kunne berøre det øvrige kollektiv-tilbudet i fylket. Særlig i forbindelse med alt. B og C som betinger få stopp i fylket må tilbringertjenesten utredes grundig.

Etappevis utbygging må utredes.

Det kan være aktuelt å benytte nett med lavere standard som etapper mot de raskeste løsningene. Disse mulighetene bør belyses grundig i utredningen.

Havnespørsmål og godsterminaler

Fylkeskommunen foretar for tiden en utredning om sentralhavn i Østfold. Forholdet til dette spørsmålet må i nødvendig grad også tas med i høyhastighetsutredningen for såvidt gjelder godstrafikken. Også forholdet til godsterminalene i fylket må avklares.

Ørabanen

Bane til Øra er vurdert ved flere anledninger, senest i forbindelse med Transportplan for Nedre Glomma. Forholdet til en eventuell Ørabane må avklares i utredningen.

Barrierevirkninger

Framføring av nye jernbanespor vil kunne få betydelige barrierevirkninger. Dette kan få vidtrekkende følger, blant annet for utbyggingsmønsteret i tettbygde områder. Det må legges stor vekt på å utrede disse problemene.

Trafikantenes opplevelser

Et høyhastighetstog vil for mange turister bli det første og muligens eneste møte med Østfold. Skal fylket få noen identitet for de reisende må banen legges slik at de reisende i rimelig grad kan oppleve landskapet. Dette vil imidlertid samtidig kunne få konsekvenser i form av både støy og landskapsinngrep. Disse forholdene må utredes nøye.

Saksbehandling

Det er lagt opp en svært stram framdriftsplan når det gjelder behandlingen av saken. Før utredningen kan behandles som fylkesdelplan må uttalelser fra berørte kommuner og statlige fagmyndigheter foreligge.


SAKSGANG I FYLKESKOMMUNEN

Saken er lagt fram med samme innstilling for miljøutvalget og samferdselsutvalget i møtet h.h.v. 5. og 7. november 1991. Begge utvalgene fattet enstemmige vedtak i overenstemmelse med nedenstående forslag til uttalelse.

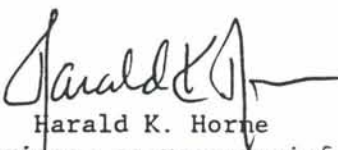
Saken fremmes for fylkesutvalget med følgende forslag til uttalelse:

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.

Fylkesrådmannen i Østfold, Sarpsborg den 11. november 1991



Kurt Mosbakk
fylkesrådmann



Harald K. Horne
nærings- og ressursjef

12.9/10e
NSB Hovedkontor
Utviklings- og miljøavdelingen
Storgt. 33
0184 Oslo

NSB Hovedktr.	Kass.kode
0 2 DES. 1991	
Ekst./Dokumentnr. 1297-115	
Arkivbot.	

2.91/11
(Fax)

kiv:
e
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN PARAGRAF 33: KONSEKVENSTREDDNINGER

Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (Gøteborg).

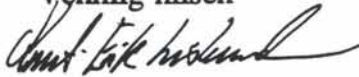
Fagutvalget for NHO ØSTFOLD vil foreslå at NHOs styre uttaler følgende i sakens anledning:

NHO ØSTFOLD ser det som riktig og gledelig at NSB prioriterer trafikken Oslo-Gøteborg. Det er svært viktig at det bygges en rask og moderne jernbane på strekningen Oslo-Gøteborg som så knytter oss til de andre deler av Europa, og at en slik utbygging også kombineres med tidsmessig opplegg for intercity tog.

NHO ØSTFOLD vil understreke behovet for å se de ulike kommunikasjonsmidler i sammenheng. Det er derfor viktig å se høyhastighetsprosjektet i sammenheng med den nylig vedtatte utredning av Hobøl som alternativ til Gardermoen som hovedflyplass. Etter NHOs mening ligger det godt til rette for en kombinasjon mellom høyhastighetstog og tilbringer-systemer til en eventuell hovedflyplass i Hobøl. En forutsetter at NSB har oppmerksomhet rettet mot nettopp dette. Sett på denne bakgrunn, finner vi det naturlig på det nåværende tidspunkt å særlig fremheve alternativ C i meldingen.

Forøvrig forutsetter vi at NHO på et senere tidspunkt gis anledning til å uttale seg om alternativene.

Vennlig hilsen



Knut-Erik Lislørud
styreformann i NHO ØSTFOLD



Tor Frydenberg
leder for fagutvalget for NHO ØSTFOLD



NSB Hovedktr.	Kass.kode
02 DES. 1991	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

17.9.91
NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

Vår ref. /ast Deres ref. 90/2377;512 Ark Dato 29. november 1991

MELDING VEDR. HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ - HØRING

Det vises til Deres brev av 27. september 1991.

Oppegård formannskap ga i møte 27. november 1991 sin tilslutning til følgende uttalelse:

Oppegård formannskap har hatt programmet for NSB's prosjekt for høyhastighetstog til Kornsjø til uttalelse. Oppegård ser svært positivt på NSB's planer om en kraftig opprusting av utenlandsforbindelsen. Vi gleder oss også over den kapasitetsøkning for lokaltrafikken som følger av dette.

Vi er inneforstått med at fjerntog, intercitytog og godstog vil passere kommunen uten at vi får noen tilknytning annet enn eventuelt ved Rosenholm. Forslaget om tunnelløsning gjennom Oppegård avgrenser støyproblemet til området rundt tunnelåpningen ved Rosenholm. Vi er bekymret for støyen fra de nye togsystemene, sporvekslene osv. så nær boligområdet. Vi håper derfor på et intimt samarbeid med NSB om utformingen av dette parti.

Med hilsen


Gunn Holmen

formannskapssekretær



FREDRIKSTAD-DISTRIKTETS NÆRINGSRÅD

21

NSB Hovedktr. 0 2 DES. 1991	Kass.kode
Sak/Doknr. Arkivbet.	43

NSB Hovedkontoret,
Utviklings- og miljøavdelingen,
Postboks 1162 Sentrum,
0107 OSLO.

17.9/Pol
E P
Kopi til
E J (Fax)
17.9/11
Kopi til HEW
ok

9.92/KFS

arkiv:
te

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG).
Vi viser til Deres brev av 27.09.91.

Næringsrådet har behandlet meldingen om høyhastighetstog-prosjektet Oslo - Gøteborg.

Næringsrådet ser på en investering i en høyhastighetsbane på denne strekningen, og med det krav til teknisk kvalitet som det her legges opp til, både på banelegeme og materiell, som et viktig nasjonalt samferdsels- og miljøpolitisk mål.

Skal Norge få den forventede økonomiske vekst som tilpasningen til EF gjennom EØS-avtalen innbyr til, vil det være en nødvendighet å skape bedre og hurtigere kommunikasjoner mellom Norge og kontinentet. Videre er det viktig, som påpekt i meldingen, å utvikle bedre og hurtigere forbindelser internt i Osloregionen, slik at denne kan utvikles til en slagkraftig storbyregion som kan ta opp konkurransen med byregioner på kontinentet. Utviklingen innenfor EF går i retning av å skape slagkraftige økonomiske næringsregioner på tvers av nasjonale grenser. I Norden vil bl.a. Oslofjordsområdet - Gøteborg kunne utvikles til en slik næringsregion. I en slik sammenheng vil nettopp høyhastighetsforbindelser være en naturlig forutsetning for å få dette til.

Økende krav til miljøstandard gjør det også nødvendig å utvikle konkurransedyktige alternativ til bil og fly, noe et høyhastighetstog vil bidra til.

I meldingen pekes det på at høyhastighetstog også vil betjene IC-trafikken mellom Østfold og Oslo. Østfold har i de senere år utviklet seg til å bli en viktig del av det felles arbeidsmarked Oslo-Østfold, og Oslo-området har i stigende grad blitt et viktig arbeidssted for befolkningen i Fredrikstad-distriktet, etter hvert som arbeidsledigheten har økt i vår region. Bedre og hurtigere IC-forbindelse internt i Oslofjord-området vil også bidra til å knytte Oslofjordsregionen tettere sammen, og vil kunne bidra til etablering av nye arbeidsplasser og øke utbyggingsaktiviteten i vår del av denne region. I økende grad ser vi hvor viktig ikke minst jernbanekommunikasjonen har for nærings- og befolkningsutviklingen.

Av meldingen forstår en at IC-trafikken forutsettes avviklet over den nåværende linje mellom byene i Østfold. Det er imidlertid viktig at også denne banestrekning gis den nødvendige kvalitetsøkning, slik at både hastighet og regularitet gir jernbanen det nødvendige konkurransefortrinn.

Når det gjelder de ulike høyhastighetsalternativene vil vi spesielt fremheve alt. C, da dette vil gi den raskeste forbindelsen internt mellom ytterpunktene Oslo - Gøteborg i den fremtidige næringsregionen. Vi finner det imidlertid beklagelig at en i valget av alternativer forutsetter at trafikken også i fremtiden skal gå over Komsjø. En direkteforbindelse gjennom Bohuslän hvor også Strömstad og Uddevalla er trukket med, ville gjøre regionen til en mer naturlig og sterkere økonomisk enhet.

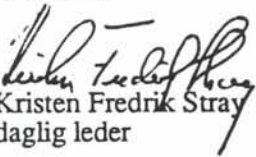


Vi vil videre peke på nødvendigheten av at det velges et stoppested sentralt i Østfold for den nye linjen og at dette legges sentralt i Nedre Glomma, hvor byregionene Fredrikstad og Sarpsborg utgjør det befolkningsmessige tyngdepunkt i vårt fylke med sine 125 000 innbyggere.

Kommunene i Nedre Glomma arbeider for tiden med en felles transportplan for regionen, hvor transportlinjene internt og ut av området blir vurdert. Det er viktig at NSB i sitt arbeid holder seg orientert om dette arbeidet, slik at en kan få skapt et best mulig regionalt og nasjonalt transportopplegg for jernbanen både for passasjerer og gods.

Fredrikstad, 29. november 1991.

Med hilsen



Kristen Fredrik Stray
daglig leder



22

DET KONGELIGE KOMMUNALDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: HAMMERBORG 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 ANB MILJØ- OG SIKKERHETS.AVD. - (02) 34 95 47 DISTR.UTB.AVD.
(02) 34 95 48 INNVANDRINGS.AVD. - (02) 34 27 36 KOMM.AVD. - (02) 34 27 36 BOLIG- OG BYGN.AVD.

Kopi TIL (Fax) ^{JEJ} Lev. JEJ 3.12.91 hos SHe

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Deres ref.

Vår ref.

Dato

90/2377; 512

91/5724 U GJO

2.12.1991

MELDING, HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Vi viser til brev av 27.09.1991 med vedlagt melding for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.

Kommunaldepartementet har ingen merknader til meldingen.

Med hilsen

Harald Bergh
Harald Bergh e.f.
Avdelingsdirektør

Greta Johansen
Greta Johansen



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 95 47 DISTR.UTB.AVD.

(02) 34 95 48 INNVANDRINGSAVD - (02) 34 27 35 KOMM.AVD. - (02) 34 27 36 BOLIG- OG BYGN.AVD.

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
05 DES. 1991	
Sak/Doknr. 90/2377 52	
Arkivbet. 512	

Deres ref.

Vår ref.

Dato

90/2377; 512

91/5724 U GJO

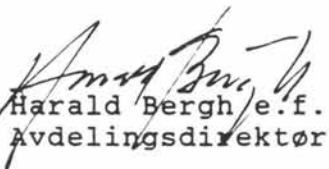
2.12.1991

MELDING, HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Vi viser til brev av 27.09.1991 med vedlagt melding for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.

Kommunaldepartementet har ingen merknader til meldingen.

Med hilsen


Harald Bergh e.f.
Avdelingsdirektør


Greta Johansen



Deres ref.

SO

Vår ref.

Dato 02.12.91

NSB Hovedktr.	Kass.kode
03 DES, 1991	
Sak/Doknr. 90/2377 54	
Arkivbet.	

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelinger

**HØRINGSUTTALELSE TIL
MELDING FOR
HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ**

1. INNLEDNING.

Naturvernforbundet er sterkt opptatt av samferdsel. Dette fordi samferdselsektoren påfører naturen og miljøet store skader gjennom blant annet landskapsinngrep og forurensning. For å kunne minimalisere disse problemene, må mindre miljøbelastende transportmiddel prioriteres. Investeringer som denne meldingen skisserer, er helt nødvendig for at samferdselsektoren skal kunne bidra til en bærekraftig utvikling. Naturvernforbundet har mottatt denne meldingen med stor tilfredshet.

2. BEGRUNNELSEN FOR TILTAKET.

NSB skisserer klokkelig begrunnelsen for en investering av denne størrelsesorden. Naturvernforbundet har lyst til å vektlegge to punkt.

- I. Tiltaket er helt nødvendig for å oppfylle Regjeringens målsetning om en bærekraftig utvikling skissert i St.prp. 1 1991-92 (Samferdselsdepartementet). Der heter det:
"Regjeringen ønsker å utvikle en samferdselssektor som er mest mulig miljøvennlig, trafikksikker og samfunnsøkonomisk rasjonell."
"Samferdselssektoren skal medvirke til en bærekraftig utvikling"
- II. Regjeringen har en målsetning om å stabilisere utslippene av klimagassen CO₂ på 1989-nivå innen år 2000. Utbygging av et høyhastighetsnett på jernbanen spiller en helt sentral rolle for å nå denne målsetningen. I Stortingets budsjettdebatt 28.11.91 lanserte Miljøvernministeren høyhastighetstog som en helt klar og nødvendig strategi for å nå dette målet.

Det er politisk flertall i Stortinget for begge disse punktene.

Medlem av Den internasjonale naturvernunion og Føderasjonen for europeiske natur- og nasjonalparker.

POSTADRESSE
Postboks 2113
Grünerløkka
0505 OSLO 5

BESØKSADRESSE
Nedre gate 5
OSLO

TELEFON
(02) 71 55 20
TELEFAX
(02) 71 56 40

POSTGIRO
5 09 46 02

BANKGIRO
1720.05.00717



3. PLANPROSESSEN.

Naturvernforbundet registrerer at planprosessen følger Plan- og bygningsloven. En konsekvensutredning etter denne loven krever naturlig nok tid. NSB skisserer at arbeidet kan sluttføres i år 2001. Er det mulig å sluttføre arbeidet tidligere? Hva skal eventuelt til for å gjøre dette? Det er viktig at de bevilgende myndigheter blir stilt over for slike muligheter.

4. TEKNISKE PLANER.

Om man skal dømme etter investeringstakten jernbanen hittil har hatt i Norge, så blir denne investeringen ikke bare en investering for fremtiden, men en investering for langt inn i fremtiden. Derfor er det viktig at traseen som velges lett kan tilpasses fremtidens teknologi. Det kan synes som om 200 km/t alternativet er det riktige. Det vil være en fordel om store strekninger kan tåle høyere hastigheter. På samme måte som det er lite fremtidsrettet å ha store strekninger blir dimensjonert for lavere hastigheter. Vi regner med at dette blir drøftet i konsekvensutredningen.

Videre er det en fornuftig strategi å være orientert om dagens og fremtidige vegplaner. Likevel bør ikke NSB nødvendigvis binde seg opp i dette. En gjennomføring av NSB sine planer kan medvirke til at enkelte av disse vegprosjektene ikke blir gjennomført.

5. GODSTRAFIKK.

Man regner med at en gjennomføring av høyhastighetsplanene vil ha stor betydning for godstransporten for jernbanen. I dag betaler godstransporten en avgift for bruk av kjørevegen. Samtidig har Finansdepartementet planer om å endre på km-avgiften på veg. Vil avgiften for bruk av kjørevegen endres som følge av denne investeringen? Det vil være nyttig for beslutningstakere at NSB gjør rede for konsekvensen av avgiftsendringer for godstrafikk på denne strekningen spesielt. Hva blir konsekvensen for godstransporten om avgiften på kjørevegen faller bort?

6. KOSTNADSVURDERING.

Det skal gjøres bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske vurderinger av prosjektet. I den forbindelse vil det også være en fordel å gjøre en grov vurdering over kostnadene av å ikke gjennomføre prosjektet. Hvilke infrastrukturinvesteringer må da gjøres? Hva blir den samfunnsøkonomiske konsekvensen av dette?

7. KONSEKVENSVURDERINGEN FOR NATUR OG MILJØ.

Naturvernforbundet har ingenting å utsette på NSBs melding på dette punkt. Vi ønsker likevel at NSB gjør en grov vurdering av konsekvensene for natur og miljø dersom prosjektet ikke blir gjennomført. Dette er investering i infrastruktur som vil kunne bidra til å redusere samferdselsektorens belastning på natur og



miljø.

NSBs utredningsprogram inneholder de momentene som vil kunne synliggjøre dette. Likevel vil vi minne om konsekvensene for natur og miljø av hvert delprosjekt isolert sett kan vise seg å ha små konsekvenser. Det er viktig at prosjektet settes i en større sammenheng. Som et eksempel på hvor galt dette kan slå ut vil vi vise til Luftfartsverket sin utredning av hovedflyplass på Gardeemoen. På grunn av at alle inngrep/konsekvenser er sektorisert opp, og ikke er blitt vurdert samlet, har Luftfartsverket kommet til den konklusjon at Gardermoenutbyggingen har små konsekvenser for natur og miljø. Det som de karakteriserer som den største utbyggingen på norsk jord på flere tiår, som skal være base for den mest forurensende transportformen vi kjenner, som i tillegg skal tredobles fra dagens nivå, får i følge Luftfartsverket små konsekvenser for natur og miljø!

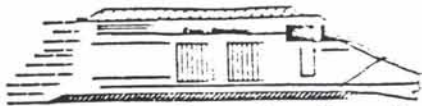
Vi går ut ifra at konsekvensene for bebyggelse omhandler både eventuell nedbygging og oppbygging av boligområder som følge av prosjektet.

Naturvernforbundet ser frem til å følge NSBs utredning videre.

Med hilsen

Tore Killingland
Fagsjef

Sveinung Oftedal
saksbehandler



Landsutvalget for jernbane

Postboks 154, N-1430 ÅS

NSB Hovedktr.		klass.kode
0 2 DES. 1991		
Sak/Doknr.		13
Arkivbet.		

24

NSB Hovedkontoret
Utviklings-og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

4
EP
4.12.91
Kopi TIL JES ok

Ås 30.11.91

**Uttalelse vedr. melding om høyhastighetsprosjektet Oslo -
Kornsjø**

Landsutvalget for jernbane oversender med dette sin uttalelse om nevnte melding.

Vennlig hilsen
Hans Petter Kristoffersen
Hans Petter Kristoffersen

Adresser:

Leder: Hans Petter Kristoffersen, Løkkeveien 5C, 1430 Ås
Sekretar: 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

Uttalelse vedrørende melding om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø

Landsutvalget for jernbane ser svært positivt på at NSB nylig har lagt fram ei melding etter plan-og bygningslovens § 33 om konsekvensutredninger ved et høyhastighetsprosjekt Oslo-Kornsjø. Vi har lenge savnet at NSB selv tar initiativ til ei skikkelig offensiv satsing på nybygging av jernbaner i Norge og føler at denne meldinga kan være et viktig redskap for en ny offensiv i så måte.

Viktig satsing

Det virker helt naturlig og selvsagt å starte opp nettopp med Norges hovedforbindelse mot Europa, med tanke på den utviklinga som nå skjer. Vi vet at det foreligger store planer for utbygging av dobbeltspor gjennom Sverige og bruforbindelser mellom Sverige og Danmark og Danmark og Tyskland, og i lys av det er det tvingende nødvendig at Norge henger med.

Også for å ta opp konkurransen med bil-og flytrafikken, er det viktig å ha en topp moderne høyhastighetsforbindelse.

Alternativene

Av de tre alternativene som er skissert, ser vi alt. A og alt. B som realistiske. For alt. C, som baserer seg på "TGV-prinsippet" om framføring av tog i 300 km/t evt. uten stopp mellom Oslo og Gøteborg, er det etter vår mening ikke befolkningsmessig grunnlag for å gjennomføre det selv mellom Oslo og Gøteborg. Det vil bli svært dyrt og være feil prioritering av investeringsmidler til jernbanen.

Derimot har vi stor sympati for både alt. A og alt. B. Hvem av disse som er best er vanskelig å vurdere på dette grunnlaget. Problemet med dagens bane er at den ikke følger den raskeste trasèen med tanke på trafikk inn og ut av landet. Derimot går den gjennom de tettest befolkede områdene i Østfold, noe som er hovedårsaken til den sterke trafikkøkningen på IC-strekningen Oslo S-Halden. Det er derfor i utgangspunktet en konflikt på den ene siden å skulle ha en raskest mulig forbindelse med utlandet og på den andre siden betjene den stadig økende trafikken på dagens Østfoldbane, dersom det skal være en felles trasè. Vi regner med at denne problemstillinga blir grundig vurdert i den videre planlegginga.

I alt. B er det antydnet togstopp i Skjeberg. Det er positivt. Vi har ved flere anledninger påpekt overfor NSB at dagens IC-tog også burde stoppe der. Det har vært stort påtrykk fra lokalt hold, da det er flere som dagpendler til Oslo.

Konsekvenser for miljøet

En moderne elektrifisert jernbane er et svært miljøvennlig transportmiddel og vil sammenliknet med en motorvei ikke ha utslipp av nevneverdig grad. Selve inngrepet vil imidlertid

føre til ganske betydelige sår i landskapet og det er derfor viktig at man under planprosessen tar hensyn til dette. Store deler av ytre Østfold har et verdifullt kulturlandskap, samtidig som det finnes store mengder med fornminner. Vi tar det for gitt at man etter søking av alternativ, også unngår å legge trasèen gjennom særlig verneverdige områder (naturreservater o.l.).

Framdrift av prosjektet

Av erfaring vet vi at det kan bli vanskelig å overholde fristene for framdriftsplanen, både for utredningsfasen og selve prosjektet. Dette henger sammen med Plan-og bygningslovens bestemmelser, som gir mulighet for svært mange til å uttale seg. Det har også vist seg at det har dukket opp uforholdsmessig mange problemer underveis.

Vi håper at arbeidet med dobbeltsporet Ski-Moss kan ha gitt noe lærdom i så måte. Med et slikt tempo som vi har sett der, får vi ingen høyhastighetsbane til Kornsjø i 2001. Her ligger det en særlig utfordring til kommunene om å forsøke å være smidige i prosessen. Vi har dessverre motsatte erfaringer fra bygginga av dobbeltsporet Ski-Moss. Vi mener at kommuner som får en topp moderne høyhastighetsbane, bør være mer positive til dette enn det vi tidligere har sett. Vi tenker bl.a. på økte muligheter for dagpendling til Oslo som følge av økt arbeidsledighet i Østfold.

Koordinering med Sverige

Med utgangspunkt i meldingas tittel, regner vi med at man selvsagt ikke binder seg opp i at banen skal gå over Kornsjø, selv om Banverket har gått inn for dette alternativet. Som kjent er denne avgjørelsen anket inn for Riksdagen og pr. idag er ingen avgjørelse tatt. Vi vet at det er sterke krefter som arbeider for en forbindelse gjennom Bohuslän og at det er mange gode argumenter for å velge dette alternativet.

Oppsummering

Landsutvalget for jernbane er svært fornøyd med at denne meldinga har kommet og vil gi ros til NSB for det. Vi håper at den videre planprosessen vil gå etter de oppsatte tidsrammer og henstiller til alle statlige, fylkeskommunale, kommunale og private interesser som blir berørt om å bidra til at vi kan ha en ferdig høyhastighetsbane beregnet på tog som kan kjøre i 200 km/t klar til bruk i 2001.

Kontaktperson: Hans Petter Kristoffersen
Landsutvalget for jernbane
Postboks 154
1430 Ås

Tlf.: 09 94 28 80 privat
" : 09 94 97 77 arbeid

Kambo Vel

1530 Kambo

Kambo,

26

NSB Hovedktr.	Kass.kode
03 DES. 1991	
Sak/Doknr.	51
Arkivbet.	

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

M
EP
2.9.91
Kopi SENDT JEA ok
Kopi SENDT B+Q / HEW ok

Moss 29.11.91.

L MELDING HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Kambo Vels styre har studert ovennevnte melding. Brosjyren fra Utviklings- og miljøavdelingen har blitt delt ut på Kambo Vels årsmøte.

Til denne melding hvor kun hovedlinjene i utviklingen av et eventuelt høyhastighetstog på Østfold-banen er skissert, og hvor utredningsprogrammet har en stikkordmessig stil, vil Kambo Vel fremme følgende generelle uttalelse:

Den vektlegging konsekvensanalyser har blitt tillagt virker betryggende som grunnlag for den endelige avgjørelse og videre utredning.

Spesielt for Kambo vil vi anføre følgende:

Dersom alternativ A eller B blir valgt, bør vi om at maksimale miljøhensyn blir tatt allerede i dag under ferdigstillelsen av dobbeltsporet fram til Sandbukta, Moss. De to bro-spenn som er neste byggeledd fra Kambo stasjon og sydover, bør skjermes maksimalt for støy ved den nært forestående bygging. Det er et usikkert moment i følge meldingen hvilken grad av støy godstrafikken vil medføre. Også visuelt bør broene gjøres så miljøvennlige som mulig med tanke på det helhetlige landskapsmessige preg og de nære boområder.

Kambo Vel vil komme tilbake med en mer detaljert uttalelse i neste høringsrunde, forsommeren 1992.

Med hilsen for Kambo Vel

Solveig Haug Urdal
Solveig Haug Urdal

26

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

FYLKESKULTURSJEFEN

Asplan Østlandet A/S
Postboks 25

1301 Sandvika

SAK/Dok. nr. 90/2377
Arkiv bet. 512Postadresse: 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

DERES REF.

VÅR REF. BES OPPGITT VED SVAR

SARPSBORG,

91/05071 RAB/mh 841

2. desember 1991

(kultur-tekst-n12)rab-asplan-mh

VEDR. MELDING - HØYHASTIGHETSPROSJEKT.

Oslo - Kornsjø (Göteborg)

Det vises til deres oversendelse datert 16. oktober samt møte 23 oktober vedr. samme sak.

Når det gjelder forslaget til utredningsprogram vil vi bemerke følgende:

Under punkt 3.4 er natur- og kulturlandskap og fornminner nevnt. Det må understrekes at også forholdet til nyere tids kulturminner (etterreformatoriske) må utredes. Vi vil likeledes presisere at kulturminneinteressene går utover rent opplevelsesmessige og landskapsestetiske betraktninger, da de også har et vitenskapelig aspekt.

Som nevnt under møte 23.10. foreligger det ikke kulturhistoriske registre som på en fullstendig måte beskriver interessene innenfor de områdene som kan bli aktuelle i forbindelse med trasèvalg. Fremgangsmåten må derfor bli at det foretas feltregistrering med kvalifiserte registratorer når mulige trasèvalg er nærmere definert. Som en veiledende rettningslinje kan det likevel være nyttig å regne med at løsmassene på sydsiden av raet har et stort funnpotensiale. Likeledes er områdene rundt kirkestedene fra middelalderen kjerneområder i kulturhistoriske sammenheng. Når det gjelder nyere tids kulturminner vil områder knyttet til utnyttbare energikilder (Sanne/Solli området) ofte inneholde enkeltminner og miljøer som det er knyttet verneinteresse til. Vi regner forevrig med at det tas kontakt for nærmere avklaring, slik som nevnt i møte 23.10.

Med hilsen
FYLKESKONSERVATOREN I ØSTFOLD

Rolv Atle Bråten
antikvar
4.12.91
SB, PEPSW
EP
4.12.91
Kopi til Brø / HEW dk

L

rkiv;

te

asplan

Leif Tronstads pl. 6
Postboks 25
1301 Sandvika
Tlf. (02) 543350
Telefax (02) 518028

Dato : 04.12.91**TELEFAX**Til/pers. PER PEDERSEN / SMTelefax nr. 36 73 19Fra/pers. JAN-EGIL JOHANNESSENProsjekt/P.nr. HØYHASTIGHETSPROSJEKTETSlider (eks. denne) 1

Kommentarer _____

asplan



STATENS VEGVESEN
VEGDIREKTORATET

03 DES. 1991

Vår dato
1991-11-27

Vår sakshnr.

Vårt ark.nr.

27

Vår referanse
91/5489-1
V-plan

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Overing. Gunnar Fitje - 639667

Vårt ark.nr.
322

Deres referanse

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Sendes 17.11.1991
til orientering.
VEGDIREKTORATET, Oslo, 19

Kopi till JEJ ok
9.11.91 E

HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN §33

Vi viser til brev av 27 september 1991 fra NSB hovedkontoret. Etter avtale med Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet sin uttalelse til Samferdselsdepartementet og gjenpart til NSB. Uttalelsen blir blant annet gitt på grunnlag av brev fra Statens vegvesen i Oslo, Akershus og Østfold. Kopi av vegkontorenes brev vedlegges.

Behov for trafikkanalyser som del av konsekvensutredning

Meldinga forutsetter stor overføring av trafikk til bane fra andre transportmidler. Realismen i dette bør vurderes og dokumenteres gjennom en transportanalyse der jernbane, veg, sjø og luftfart blir utredet i sammenheng ut fra alternative rammebetingelser. Likeledes bør transportanalysen belyse effekten på vegtrafikken. Vegdirektoratet vil kunne delta i utforming av et program for en samordnet analyse.

Planlegging av E6 og E18 i Oslo, Akershus og Østfold pågår med utgangspunkt i rutevise stamvegplaner. I Norsk veg- og vegtrafikkplan er utbygging av E6 prioritert. Det er vesentlige investeringer på gang i vegsektoren. Det er viktig å få avklart om NSB-prosjektet vil få innvirkning. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i overordnet vegplanlegging og reiselivsundersøkelser kunne bidra i utredningsarbeidet. Vi anbefaler at NSB tar initiativ til et møte med Vegdirektoratet.

Vi er enige med Statens vegvesen Akershus som understreker nødvendigheten av at prosjektets behov og nytteverdi må dokumenteres, videre at kommunene bør trekkes inn i prosessen på et tidlig tidspunkt.

Oslo-området

I forbindelse med Oslopakka er forutsatt utbygd innfartsårer fra Folloregionen til Oslo fra sør. Oslo kommune ar-

Postadresse	Kontoradresse	Øvrige telefaxnr.	Telefon	Telex	Egne kontoradresser	
Postboks 6390 Etterstad	Grenseveien 92	(02) 65 55 18 Disp	(02) 63 95 00	21 542	Bruavdelingen	Veglaboratoriet
04 OSLO 6	Telefax	(02) 63 96 79 Drift			Grenseveien 97	Gaustadalléen 25
	(02) 63 97 68	(02) 65 55 51 Drift			Telefax (02) 63 98 66	Telefon (02) 63 99 00
		(02) 63 98 23 A-data				Telefax (02) 46 74 21



Vår dato
1991-11-27

Vår referanse
91/5489-1
V-plan

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Overing. Gunnar Fitje - 639667


Vårt ark.nr.
322

Deres referanse

beider med kommunedelplan for deler av det berørte området. Statens vegvesen Oslo forbereder å fremme melding om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven samtidig med at kommunen fremmer sin arealplan. Denne meldinga bør ha til formål å belyse hele transportsystemet, ikke bare vegspørsmålet. Dette vil kreve deltagelse fra de som har ansvar for kollektivtrafikken, blant annet NSB. Det må vurderes om det er hensiktsmessig å samkjøre deler av en transportutredning om nærtrafikken med en transportutredning om høyhastighetstogprosjektet.

Vi viser forøvrig til uttalelse fra Statens vegvesen Oslo der det er påpekt behov for avklaringer om i hvilken grad NSB-prosjektet vil føre til overført nærtrafikk fra veg til bane og om dette vil få betydning for investeringsbehovet på vegsektoren i denne delen av Oslo.

Plan- og anleggsavdelingen
Med hilsen


Erik Furuseth
plan- og anleggsdirektør


Tor J. Smey

Vedlegg

Kopi	NSB Hovedkontoret	m/vedlegg
	Statens vegvesen Oslo	"
	Statens vegvesen Akershus	"
	Statens vegvesen Østfold	"

GF/ÅB



STATENS VEGVESEN
OSLO

Vår dato

Vår referanse

Øversikt
V-plan
GF

1991-11-04

91/1115-

Vår saksbehandler - innvalgsnr.

Vårt ark. nr.

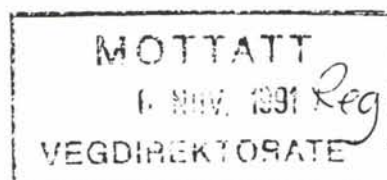
Deres referanse

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 nærtrafikkkløsningsmuligheter 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.



STATENS VEGVESEN
OSLO

Vår dato

Vår referanse

Vår saksbehandler - innvalsnr.

Vårt ark. nr.

Deres referanse

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



STATENS VEGVESEN
AKERSHUS
VEGKONTORET

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Overing. Olav Landsverk (02)725257

Vår dato
1991-11-13

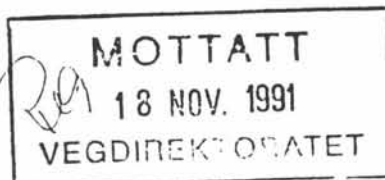
Vårt ark.nr.
329

V-plan 4/CF
Vår referanse

Plan

Deres referanse

Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 OSLO 6



HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ. MELDING ETTER PLAN-
OG BYGNINGSLOVENS §33-3.

Vi viser til brev av 1991-10-07. Meldinga er også mottatt direkte fra NSB ved oversendelse datert 1991-10-02.

Vegsjefen har følgende merknader i forbindelse med meldinga.

1. Tiltaket.

Vegsjefen er enig med Norges Statsbaner i deres foreløpige vurderinger og analyser av prosjektet. Jernbane som er tilrettelagt for høyhastighetstog, kan vise seg å dekke en vesentlig større andel av framtidig transportbehov av personer og gods enn hva dagens jernbaneopplegg makter. Vegsjefen mener at overføring av trafikk fra veg til bane vil ha positive effekter med hensyn til forurensing og trafikksikkerhet. Meldinga uttrykker sterk optimisme, kanskje for sterk, når det gjelder muligheter for overføring av trafikk fra andre transportmidler.

Som et grunnlag for en realistisk vurdering av framtidig transportfordeling, mener vegsjefen det bør foretas en transportanalyse, der jernbane, veg, sjø- og luftfart vurderes samtidig.

2. Utredningsprogrammet.

Vi vil understreke nødvendigheten av at prosjektets nytteverdi dokumenteres ved transportanalyser som nevnt under pkt. 1.

I dette analysearbeidet bør Statens Vegvesen delta aktivt sammen med NSB og andre samferdselsetater for å komme fram til et estimat på trafikkgrunnlag og fordeling på transportmiddel ved alternative rammebetingelser.

Vi antar at det kan være behov for oppdatering av resultatene i rapportene om Nordlenken, om Scandinavian Link, om utredning av ny veg og jernbane mellom Oslo og Göteborg (BOSAM) og eventuelt andre.

Vegdirektoratet bør ta initiativ for å påvirke til at det blir utført en transportanalyse med samlet vurdering av

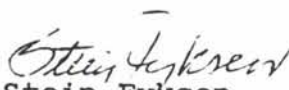
"alle" transportmidler. Dette bør være et "krav" fra Statens vegvesens side i uttalelsen til utredningsprogrammet. På side 16 i meldinga er Akershus vegkontors utbyggingsplaner i de nærmeste 10 år presentert. Vi vil påpeke at siste del av avsnittet kan misforstås. Det er på strekningen Oslo gr. - Vinterbru det foreløpig ikke er innarbeidet investeringer til 4-feltsveg innen 1998, hverken for E6 eller E18.

3. Organisering av utredningsarbeidet. Framdriftsplan.

Vi er enig i at det presenteres en prosjektutredning med konsekvensutredning som har som målsetting å dokumentere behov og konkludere med forslag til prinsipppløsning, dvs. valg av hovedalternativ. Vi vil anbefale at kommunene trekkes med i planleggingen tidlig i utredningsfasen fordi erfaringer viser at fylkesplaner/fylkesdelsplaner står sterkere når planene har tilstrekkelig forankring lokalt. Det er defor nyttigere å "bruke tid" i utredningsfasen enn å risikere å starte på nytt fordi utredningsplanen ikke vinner tilslutning ved den formelle behandlingen av fylkesdelplanen.

Til orientering vedlegges samferdselssjefens innstilling til Samferdselsstyret i sak 98/91. Innstillingen ble enstemmig vedtatt under Samferdselsstyrets møte 24. oktober i år.

Statens Vegvesen Akershus
Med hilsen


Stein Fyksen
Vegsjef


Nils-Erik Bogsrud
Plansjef

Vedlegg.

Kopi: NSB, Miljø- og utviklingsavdeling.

SAMFERDSELSSTYRET
SAK NR. 98/91
JS, 16.10.1991

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
SAMFERDSELSSJEFEN

UTTALELSE OM NSB'S HØYHASTIGHETSPROSJEKT PÅ STREKNINGEN OSLO - KORNSJØ.
MELDING ETTER PLAN - OG BYGNINGSLOVENS (PBL) § 33-3.

1. BAKGRUNN

Ved Fylkesrådmannens eksp. datert 9.10.91 har Samferdselssjefen mottatt "melding vedr. høyhastighetsprosjekt Oslo-Kornsjø" datert NSB 27.9.91. Saken gjelder hvilke tema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles i forbindelse med de konsekvensvurderingene som tiltakshaver (dvs. NSB) er pålagt å framlegge ifølge PBL.

I følge loven skal meldingen sendes på høring til berørte myndigheter og interesserte, og samtidig legges ut til offentlig ettersyn. Hensikten er å få klarlagt hvilke virkningstema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles.

I henhold til PBL § 33-4 er fagdepartement for jernbaneanlegg Samferdselsdepartementet og dette departementet har ansvaret for håndhevelse av bestemmelsene. Dette ansvaret er i september 1991 blitt delegert til NSB.

Meldingen er lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 1.10. - 2.12.91.

Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet og de berørte fylkeskommuner, ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere temautredninger.

Utredningsarbeidene vil ende opp i fylkesdelsplaner med tilhørende konsekvensutredning for de berørte fylker, samt et begrunnet forslag til videre utredningsprogram for parsellvise kommunedelsplaner. Denne prosessen vil ende opp i en ny høringsrunde på forsommeren 1992.

2. TIDLIGERE BEHANDLING AV SAKER MED TILKNYTNING TIL NSB.

Samferdselssjefen viser til samferdselstyresak 113/90 "UTTALELSE TIL PROSJEKTRAPPORT OM ULIKE ALTERNATIV FOR JERNBANEFORBINDELSEN OSLO - GØTEBORG" der følgende vedtak ble fattet den 1.11.90:

- "a) Utbyggingen av en rask og moderne jernbane mellom Oslo-Gøteborg er svært viktig for kommunikasjonene for hele Øslands-området mot Norden og Europa. Spesielt bør strekningen med store kapasitets- og forsinkelsesproblemer prioriteres høyt.*
- b) Person- og næringslivets transporter må tilbys et transporttilbud av høy standard. Dette innebærer at det må utbygges en jernbanetrase som kan benyttes av høyhastighetstog. Utbyggingen må sørge for at jernbanen framstår som et konkurransedyktig alternativ til både bil og flytransport. Prosjektrapporten om "Nordlenken" synes å ha lagt seg på et for lavt ambisjonsnivå m.h.t. framtidig standard og reisetid på strekningen. Av den grunn bør en opprusting og utbygging av Bohusbanen vurderes nærmere.*

c) Samferdselsstyret vil uttrykke sin sterke støtte til det pågående prosjektarbeid med å forsere utbyggingen av jernbanen og vegforbindelsen mellom Oslo og Gøteborg, da dagens bevilgningstakt er lite tilfredsstillende for å få realisert et framtidsrettet og miljøvennlig transportsystem på denne strekningen."

Samferdselssjefen vil dessuten vise til samferdselsstyresak nr. 116/90 om "NSB's ruteordning fra 2.6.91" hvor følgende vedtak ble fattet:

"2. NSB's langtidsbudsjett med regionale investeringsprosjekter bør forelegges de berørte fylkeskommuner til uttalelse. Dette vil sikre en bedre samordning overfor de kommunale og fylkeskommunale planer samt føre til en planprosedyre som er mer i samsvar med den man har i vegsektoren."

3. BESKRIVELSE AV "MELDING AV HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ"

3.1. Kortfattet beskrivelse av det skisseprosjektet som er bakgrunnen for foreliggende melding.

Det foreligger 3 hovedalternativer for en høyhastighetsjernbane mellom Oslo og kontinentet via Sverige som svært kort kan differensieres slik:

ALT	DIM.HAST km/t	TRASEVALG	STØPPESTEDER OSLO-KORNSJØ	BETJENING AV PERSONTRAFIKKMARKED
A	200	eksisterende	Ski+Østfolsbyene	God
B	200	delvis ny	Ski+noen Østf.byer	God
C	300	i stor grad ny	Kun Ski	Svak (men suppl. av IC-tog)

Forøvrig vises det til vedlagte melding fra NSB: om "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø" som er tilsendt samferdselsstyrets faste medlemmer, samt til vedlagte brosjyre fra NSB.

3.2. Følgende forhold vil ifølge vedlagte meldings kapittel 3 bli utredet:

- trasealternativer og arealbruk
- anleggskostnader/vedlikeholdskostnader
- markedsanalyser/driftsopplegg
- miljø
 - * luftforurensning
 - * klimaendringer
 - * støy/vibrasjoner
 - * natur- og kulturlandskap og fornminner
 - * naturområder og plante- og dyreliv
- naturressurser
 - * energiforbruk
 - * driftsforholdene i landbruket og skogbruket
- samfunnsmessige konsekvenser
 - * trafikkulykker
 - * næringsliv og sysselsetting
 - * utbyggingsmønster og boligbygging
 - * sosiale og velferdsmessige forhold
 - * friluftsliv og rekreasjon
 - * trafikantenes opplevelser
- konsekvenser i anleggsperioden
- sammenstillende analyser
 - * bedriftsøkonomiske vurderinger
 - * samfunnsøkonomiske vurderinger
- program for videre planlegging
- framdriftsplan

4. SAMFERDSELSSJEFENS VURDERING.

4.1. Vurdering av skisseprosjektet.

Det viktigste for Oslo og Akershus-regionens reisende og næringsliv vil være å få en rask utbygging av en moderne jernbaneforbindelse til Göteborg og sørover. Dette innebærer bl.a. utbygging av en jernbanetrase hvor høyhastighetstog, med hastighet på 200 km/t eller mer, kan kjøre på store deler av den nybygde eller de opprustedede jernbanestrekningene. En slik utbygging vil også ha stor betydning for de regionale og lokale jernbaneforbindelser langs hele strekningen.

En utbygging må dessuten dimensjoneres med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstransport i lang tid framover. Dette tilsier at en enkeltsporstrekning gjennom bl.a. Østfold og Dalsand (Berglandsbanen) ikke vil tilfredsstille overnevnte krav til kapasitet og muligheter for høyhastighetstog på 200 km/t eller mer.

Hele Østlandsområdet er svært avhengig av en moderne jernbaneforbindelse mellom Oslo, Østfoldbyene og Göteborg. Dette er innfallsporten for hovedtyngen av person- og godstransporten fra Norge til Norden og Europa, og vil derfor spille en stadig viktigere rolle etterhvert som EF/Europa knyttes nærmere sammen. Av den grunn bør opprusting og utbygging av Østfoldbanen og traseene videre sydover spesielt vektlegge forhold som tilstrekkelig banekapasitet og tilrettelegging for framtidige høyhastighetstog.

4.2. Vurdering av forholdene som vil bli utredet:

Samferdselssjefen vil anbefale at i tillegg til de punkter som er nevnt i punkt 3.2. også vurderes følgende forhold:

- et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom utbyggingen ikke finner sted.
- konsekvensene et høystandard banenett vil få for lokal/regional og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstog som primært befordrer den internasjonale trafikken. Dette er viktig da den internasjonale trafikken utgjør kun 20 % av passasjertrafikken på Østfoldbanen i dag. En modernisert Østfoldbane burde gi vesentlige forbedringer til andre togavganger (intercity eller lokale/regionale ruter) ved forbedret regularitet og økt hastighet.

5. SAMFERDSELSSJEFENS INNSTILLING

Samferdselssjefen tillater seg på bakgrunn av det forannevnte å

i n n s t i l l e

1. Samferdselsstyret ser meget positivt på NSB's planer om utbygging av en banetrase for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjo.
2. Samferdselsstyret vil anbefale at NSB's melding også inkluderer følgende forhold i sin konsekvensutredning:
 - et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen ikke finner sted.
 - en analyse av konsekvensene et høystandard banenett også vil få for lokale/regionale og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstogene som primært betjener den internasjonale trafikken.

Oslo, 14 oktober 1991

Tom E. Granquist

Vedlegg:

- Melding etter PBL § 33 , konsekvensutredninger. HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
- Brosjyre fra NSB: "HØYHASTIGHETSTOG PÅ ØSTFOLDBANEN"



STATENS VEGVESEN
ØSTFOLD
Vegkontoret

STATENS VEGVESEN
 ØSTFOLD
 Vegkontoret

Vår dato

1991-10-28

Vårt ark.nr.

361.1

Vår referanse

89/1924

Deres referanse

91/5489-1 PAN

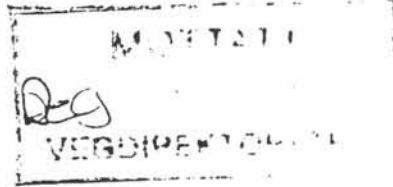
OVERSIKT

AFO
 GF

Vår saksbehandler

Avd.ing. Torgeir Fossnes

Statens vegvesen
 Vegdirektoratet
 Plan- og anleggsavdelingen
 Postboks 6390 Etterstad
 0604 OSLO 6



MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Det vises til Vegdirektoratets brev av 7. oktober 1991. Her bes vegkontorene i Oslo, Akershus og Østfold sende sine uttalelser til meldingen til Vegdirektoratet.

Statens vegvesen Østfold var i møte med NSB 23. oktober 1991. Synspunkter omkring den utlagte meldingen var på dagsordenen. Disse synspunktene er oppsummert i vårt brev av 28. oktober 1991 og oversendt NSB. Kopi av dette brevet følger vedlagt og er Østfolds innspill til Vegdirektoratets uttalelse til meldingen.

Planavdelingen
 Med hilsen

Jan Ivar Hansen
 Jan Ivar Hansen
 plansjef

Torgeir Fossnes
 Torgeir Fossnes

Vedlegg: Østfold vegkontors brev til NSB

TFo/EBS



NSB Hovedkontor
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

MØTE VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Det vises til møtet som ble avholdt onsdag 23. oktober 1991, hos fylkesmannen i Østfold, miljøvernavdelingen.

Vegdirektoratet har i brev av 7. oktober 1991 bedt vegkontorene i Oslo, Akershus og Østfold sende sine uttalelser til meldingen via Vegdirektoratet. Vegdirektoratet vil deretter sammenfatte de ulike kommentarene til en felles uttalelse.(tù SD...)

Under følger en oppsummering av vegkontorets synspunkter som framkom under møtet:

Vi har ingen spesielle merknader til meldingen. Utredningsprogrammet og framdriftsplanen er for vår del beskrevet tilfredsstillende. På dette overordnede nivået i planleggingen kan vi ikke gi konkrete kommentarer til trasèalternativene. Imidlertid ser vi at det vil kunne oppstå konflikter der jernbanetrasèen krysser veger. Disse problemene er primært av teknisk karakter og bør kunne løses.

Når mere detaljerte trasèalternativ er arbeidet fram vil vi selvsagt bidra med konkrete kommentarer til disse. Vi forutsetter derfor et nært og godt samarbeide videre.

Vi vil minne om følgende prosjekter som kan få konsekvenser for en framtidig jernbanetrasè:

- Reguleringsplanarbeid i Sarpsborg
- Reguleringsplanarbeid i Halden
(Dette er prosjekter som er kjent via eksisterende planarbeid)
- E6 Missingmyr - Lekvold (se vedlegg)
- Riksveg 110 Jonsten - Strømshaug (se vedlegg)

I Nedre Glommaregionen har vi også utredet noen nye trasèer uten at disse er prioritert i budsjettsammenheng. Det kan bl.a. nevnes ny Markalinje i Fredrikstad, ny bru over

Glomma ved Råbekken og ny riksveg 111. Disse prosjektene er vurdert i sammenheng med transportplanen for Nedre Glommaregionen (se vedlegg).

Planavdelingen
Med hilsen

Jan Ivar Hansen
plansjef

Torgeir Fossnes

3 - vedlegg

TFo/EBS



NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavd
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Deres ref. 90/2377:51
Vår ref. 3322/91 KK
Ark. 75
Dato 03.12.1991

NSB Hovedktr.	Kass.kode
04 DES. 1991	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

Kopi til JEJ ok
P 9.12.91

L

-kiv:

MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ

Vi viser til høringsbrev datert 27. september 1991. Fylkesutvalget i Akershus behandlet meldinga på sitt møte 26. november 1991 og fattet følgende vedtak:

1. Fylkesutvalget i Akershus ser positivt på NSB's planer om utbygging av en banetrasé for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.
2. Fylkesutvalget forutsetter at det blir utarbeidet konsekvensutredning for tiltaket.
3. Konsekvensutredningen bør legges opp slik at de grunnleggende vurderingene som er viktige for et prinsippvedtak, synliggjøres gjennom en grovmasket konsekvensvurdering.
4. Fylkesutvalget anbefaler at den detaljerte delen av konsekvensutredningen, i tillegg til meldingas forslag, også tar opp følgende forhold:
 - et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen ikke finner sted
 - en analyse av konsekvensene et høystandard banenett også vil få for lokale/regionale og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstogene som primært betjener den internasjonale trafikken
 - konsekvensene når det gjelder vannkvalitet, barriereeffekter og masseforekomster
 - samfunnsøkonomiske vurderinger
 - konsekvenser for fornminner, kulturlandskap og nyere tids kulturminner.
5. Fylkesutvalget forutsetter at trasévalget i Akershus i hovedsak er avklart og vil derfor ikke anbefale at det utarbeides en fylkesdelplan for prosjektet.

6. Utredningene gjennomføres i nært samarbeid med aktuelle fagorganer.

7. Det forutsettes at en slik utbygging ikke kommer til fortrengsel for NSB's satsing på det lokale nett i Oslo/Akershusregionen."

././ Vedlagt følger ett eksemplar av fylkesrådmannens saksforelegg samt utskrift fra fylkesutvalgets møteprotokoll.

Med vennlig hilsen


Ketil Kristiansen
Utredningskonsulent

Vedlegg

FYLKESUTVALGET

SAK NR 162/91 MELDING FRA NSB OM KONSEKVENsutREDNING FOR HØY- HASTIGHETSprosjektet OSLO-KORNSJØ. utTALELSE

I brev fra NSB, datert 27. september 1991, mottok Akershus fylkeskommune melding om høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjo. Uttalefristen er satt til 2. desember 1991. Oversendelsesbrevet, sammen med meldinga, og en brosjyre som redegjør for hovedpunktene i prosjektet, følger vedlagt til fylkesutvalgets medlemmer.

Meldinga er oversendt kultursjefen og samferdselssjefen for eventuelle merknader.

Samferdselsstyret behandlet meldinga på møtet 24. oktober 1991 som sak 98/91 og fattet følgende enstemmige vedtak:

- "1. Samferdselsstyret ser meget positivt på NSB's planer om utbygging av en banetrase for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.*
- 2. Samferdselsstyret vil anbefale at NSB's melding også inkluderer følgende forhold i sin konsekvensutredning:*
 - et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen ikke finner sted.*
 - en analyse av konsekvensene et høystandard banenett også vil få for lokale/regionale og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstogene som primært betjener den internasjonale trafikken.*
 - det forutsettes at en slik utbygging ikke kommer til fortrengsel av NSB's satsing på det lokale nett i Oslo/Akershusregionen."*

Samferdselsstyresak 98/91 følger vedlagt sammen med utskrift fra samferdselsstyrets møteprotokoll.

Kulturstyret behandlet saken på møtet 18. november og fattet følgende vedtak:

- "1. Fylkeskulturstyret har ingen prinsipielle innvendinger mot den fremlagte meldingen, men forbeholder seg retten til å komme tilbake til saken når det gjelder trasévalg og endringer i eksisterende planer. (Mot 2 stemmer=Frp).*
 - 2. Før kulturstyret tar stilling til trasévalg, innhentes uttalelse fra Østfold fylkes kultursektor." (Enst.)*
- Kulturstyresak 93/91 følger vedlagt.

Styringsgruppa for regional utvikling i Follo behandlet meldinga på møtet 14. november og sluttet seg enstemmig til følgende innstill-

FYLKESRÅDMANNEN

i n n s t i l l e r :

1. Fylkesutvalget i Akershus ser positivt på NSB's planer om utbygging av en banetrasé for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.
2. Fylkesutvalget forutsetter at det blir utarbeidet konsekvensutredning for tiltaket.
3. Konsekvensutredningen bør legges opp slik at de grunnleggende vurderingene som er viktige for et prinsippvedtak, synliggjøres gjennom en grovmasket konsekvensvurdering.
4. Fylkesutvalget anbefaler at den detaljerte delen av konsekvensutredningen, i tillegg til meldingens forslag, også tar opp følgende forhold:
 - et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen ikke finner sted
 - en analyse av konsekvensene et høystandard banenett også vil få for lokale/regionale og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstogene som primært betjener den internasjonale trafikken
 - det forutsettes at en slik utbygging ikke kommer til foretrengsel for NSB's satsing på det lokale nett i Oslo/Akershusregionen
 - konsekvensene når det gjelder vannkvalitet, barriereeffekter og masseforekomster
 - samfunnsøkonomiske vurderinger
5. Fylkesutvalget forutsetter at trasévalget i Akershus i hovedsak er avklart og vil derfor ikke anbefale at det utarbeides en fylkesdelplan for prosjektet.
6. Utredningene gjennomføres i nært samarbeid med aktuelle fagorganer.

Oslo, den 18. november 1991

Knut Bakkevig

Vedlegg

Saksbehandler: Ketil Kristiansen, planavdelingen
Erling Gunnufsen, miljøvernavdelingen

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
Fylkesrådmannen

UTSKRIFT AV PROTOKOLL

fra møte i fylkesutvalget 26.11.91

SAK NR. 162/91 MELDING OM KONSEKVENsutREDNING FOR HØYHASTIGHETS-
PROSJEKTET OSLO-KORNSJØ. UTTALELSE

Fylkesordfører Øyvind Ruud (Krf) fremmet følgende forslag på vegne av Sp, V, Krf:

Nytt strekpunkt under pkt. 2

- konsekvenser for fornminner, kulturlandskap og nyere tids kulturminner.

Tredje strekpunkt under pkt. 2 tas ut av pkt. 2 og blir eget pkt. - nr. 7.

Votering:

1. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 1, 2, 3 4, første og annet strekpunkt, pkt. 5 og 6 ble enstemmig vedtatt
2. Øyvind Ruuds forslag om å å endre tredje strekpunkt til nytt pkt. 7 ble vedtatt med 14 mot 1 stemme (Frp).
3. Fylkesutvalgets innstilling pkt. 4, fjerde og femte strekpunkt ble vedtatt med 8 mot 7 stemmer (H, Frp).
4. Øyvind Ruuds forslag til nytt strekpunkt ble vedtatt med 14 mot 1 stemme (Frp).

Fylkesutvalgets vedtak er etter dette:

1. *Fylkesutvalget i Akershus ser positivt på NSB's planer om utbygging av en banetrasé for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.*
2. *Fylkesutvalget forutsetter at det blir utarbeidet konsekvensutredning for tiltaket.*
3. *Konsekvensutredningen bør legges opp slik at de grunnleggende vurderingene som er viktige for et prinsippvedtak, synliggjøres gjennom en grovmasket konsekvensvurdering.*
4. *Fylkesutvalget anbefaler at den detaljerte delen av konsekvensutredningen, i tillegg til meldingens forslag, også tar opp følgende følgende forhold:*

- et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen ikke finner sted
 - en analyse av konsekvensene et høystandard banenett også vil få for lokale/regionale og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstogene som primært betjener den inter- nasjonale trafikken
 - konsekvensene når det gjelder vannkvalitet, barriereeffekter og masseforekomster
 - samfunnsøkonomiske vurderinger
 - Konsekvenser for fornminner, kulturlandskap og nyere tids kulturminner
5. Fylkesutvalget forutsetter at trasévalget i Akershus i hovedsak er avklart og vil derfor ikke anbefale at det utarbeides en fylkesdelplan for prosjektet.
6. Utredningene gjennomføres i nært samarbeid med aktuelle fagorganer.
7. Det forutsettes at en slik utbygging ikke kommer til fortrenghet for NSB's satsing på det lokale nett i Oslo/Akershusregionen

Rett utskrift bevitnes:

2-12-91

Inger Linn



Kopi TIL JES OK
Kopi TIL HEW OK

NSB, Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162, Sentrum

0107 OSLO 1

Saksbehandler: Bernt Iversen

Dato: - 3 DES. 1991

Deres ref.	Vår ref.	Reg.nr.	J.nr.	Arkivnr.
90/2377;512	KSJ/LH	91/032366	91/08516	651.2

MELDING VEDR. HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
(GØTEBORG).

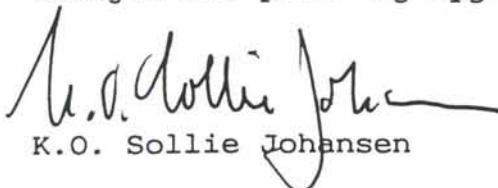
Jeg viser til NSB's brev av 27.09.91 med oversendelse av melding om utbyggingstiltak.


I saker om konsekvensutredninger er myndighet til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune, inntil delegasjon er foretatt, lagt til formannskapet etter innstilling fra byrådet.

På grunn av den relativt korte fristen er saken ikke ferdigbehandlet politisk. Byrådet har imidlertid avgitt innstilling etter at saken har vært forelagt aktuelle kommunale etater til uttalelse.

Vedlagt følger kopi av byrådets innstilling til formannskapet datert 27.11.91 (uten vedlegg). Formannskapets uttalelse vil bli oversendt så snart den foreligger.

AVDELING FOR BYUTVIKLING
Seksjon for plan- og bygningssaker


K.O. Sollie Johansen


Bernt Iversen

Vedlegg.

MELDING OM HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG).

Saken gjelder:

Melding fra NSB om utbygging av Østfoldbanen i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger.

Byrådet anbefaler formannskapet å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse til melding om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg) som fremkommer i saken.

Trykte vedlegg:

1. Kopi av brev fra NSB datert 27.09.91.
2. Melding fra NSB om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg)

Utrykte vedlegg:

1. Byplankontorets uttalelse
2. Etat for eiendom og utbyggings uttalelse
3. Byantikvarens uttalelse
4. Miljøetatens uttalelse

OSLO KOMMUNE
BYRÅDET

MELDING OM HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG).

Saksfremstilling:

Fra NSB har finansdirektøren mottatt brev av 27.09.91 med melding om utbyggingstiltak ved Østfoldbanen. Meldingen legges frem i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger som trådte i kraft 01.08.90.

NSB påpeker i meldingen at jernbaneselskapene på kontinentet er i gang med utbygging av et høyhastighetssystem. Også i Sverige satses det på en slik utbygging, og i meldingen fremholdes det at dersom norsk næringsliv skal opprettholde og forbedre sin konkurransevne, er det viktig at også jernbanen i Norge er med i denne utviklingen. NSB tar denne strekningen opp som det høyest prioriterte prosjekt ved en fremtidig satsing på høyhastighetstog fordi Østfoldbanen i dag er Norges viktigste jernbaneforbindelse mot resten av Europa. I meldingen foreslås det utredet tre alternativer. Hovedforskjellene mellom disse ligger i hastighetsnivå, utbyggingskorridor og stoppmønster.

Finansdirektøren har bedt noen kommunale etater komme med uttalelser til meldingen. Høringsfristen overfor NSB utløper 02.12.91.

Byplankontoret har følgende kommentarer:

"Meldingen er utarbeidet på et nivå som, både geografisk og i problemstillinger, i begrenset grad berører Oslo spesifikt. Våre kommentarer peker på hvordan det strategiske perspektivet og drøftede løsninger i større grad bør kunne rettes mot spørsmål av stor betydning for Oslo og regionen.

1. Høyhastighetstog som transportstrategi: konsekvenser av valg.

Valg av strategi for transportkonseptet forutsetter grundig analyse på oversiktsnivå. Følgende aspekter bør ivaretas:

Transport - marked

Nødvendigheten av å knytte de sentrale deler av Norge til kontinentets høyhastige banenett inngår som premiss for konsekvensstudien. Liberalisering av markeder stiller økende krav til logistikk. Valg av lokale/regionale løsninger Oslo - Kornsjø vil virke inn på hvordan høyhastighetsbanen vil fungere som transportlinje Oslo - kontinentet. Dette bør inngå som selvstendig og overordnet premiss for vurdering av trasé, stasjoner, samt standard på bane og materiell.

Transport - regionalt

En eventuell ny IC-trasé kan betraktes som stamme i det overordnede kollektivnett i regionen. Overordnet nett vil kunne forgrenes i et regionalt/lokalt banenett (som kan være paralleltgående) og et lokalt kollektivnett (buss) med park- & ridesystem. Konsekvensanalysen bør innarbeide studier av hvordan høyhastighetsbanen kan fungere som "stamme" for utvikling av regionens kollektivnett.

Transport - arealbruk

Som påpekt i meldingen er det meningen å se etablering av virksomhet langs traséen som mulighet for utvikling av et effektivt og miljøvennlig transportnett. Vi er enig i dette. Men i dette perspektivet bør hensynet til konkurransedyktig transport mot kontinentet være overordnet. Den nye banetraséen bør ikke lanseres som et transportbesparende og miljøvennlig "båndbyalternativ" til dagens tettstedsstruktur i regionen, slik det blir antydnet på s. 29. I dag synes det å være liten eller ingen realisme i denne type forslag. Arbeidsreiseandelen av alle bilreiser tenderer mot mindre enn 30%, samtidig som reiseruter uten noen forutberegnbar destinasjon er sterkt økende. Utvikling av en "båndby" på strekningen kan dessuten bidra til å spre aktiviteter fra områder med høyere arealutnyttelse. Slik spredning vil i seg selv øke transportbehovet. Både utvikling i bilbruk og spredning av aktiviteter taler mot at det bør knyttes for store forhåpninger til traséen som transportbesparende utbyggingsalternativ. Men det bør fokuseres på utbyggingsmulighetene i og omkring store stasjonsbyer som blir liggende ved traséen.

2. Transport - Oslo

Høyhastighetsbane bør utnyttes best mulig med hensyn til godstransport. Sporfremføring, god laste- og lossekapasitet, samt gode terminalforhold forøvrig på Oslo havn, spesielt Østhavna, er en forutsetning for dette. Kontakt med næringslivet og Oslo havn i utrednings- og planleggingsfasen bør danne grunnlag for utarbeiding av godstransportløsninger i Oslo. En går også ut fra at terminalene i den sentrale delen av Groruddalen trekkes inn på tilsvarende måte.

3. Areal - Oslo

Slik en forstår meldingen legges det opp til tunnelloøsning fra Oslo S mot Holmlia. Det er viktig at trasévalget sees i sammenheng med øvrige NSB-traséer og utvikling av stasjonsområder for disse, eventuelt stasjoner for andre baner. De perspektiver på arealutvikling som nå er vedtatt i Oslo kommuneplans arealdel bør inngå som premisser i utredningene på lik linje med fylkesplanene for Akershus og Østfold.

4. Prosess

Det bør undersøkes nærmere om utarbeiding, behandling og godkjenning av to fylkesdelplaner og et betydelig antall kommunedelplaner er forenlig med de tidsrammer som er angitt på s. 32. Utredningen bør være ferdig i god tid før fylkesdelplanene kommer inn i sluttfasen. Avslutning på fylkesdelplanene medio 1992, jfr. s. 32, virker lite realistisk."

Etat for eiendom og utbygging har følgende kommentarer:

"Etat for eiendom og utbygging har ingen generelle bemerkninger til at jernbanenettet opprustes i henhold til europeisk standard.

Meldingen legger imidlertid vekt på en forskyvning av konkurranseforholdet innen tungtransport fra vei/sjø til jernbane.

Vi ber om at i det de påfølgende utredninger også blir tatt hensyn til denne konkurranseforskyvning, slik at konsekvensene for den berørte del av transportsektoren blir kartlagt og bekjentgjort for bransjen.

Høyhastighetstog og utvikling av Inter City-trafikken vil kunne bedre mulighetene for dagpendling. Dette kan gi en ytterligere skattesvikt for Oslo ved at byens arbeidstakere i enda større grad bosetter seg i de aktuelle nabokommuner. Det bør utredes hvilke økonomiske konsekvenser dette vil kunne få for Oslo ved de enkelte alternativer, og hvilke tiltak som kan iverksettes fra statlig hold for å bøte på disse."

Byantikvaren har følgende kommentarer:

"Byantikvarens kommentarer blir å oppfatte som en tilbakemelding på utredningsprogrammets punkt 3.4, tiltakets konsekvenser for miljø, herunder natur/kulturlandskap og fornminner.

Under sistnevnte avsnitt savnes et eget punkt for konsekvenser i forhold til bygningsmiljøer, både boligmiljøer/tettsteder/gårdsbebyggelse og for verneverdige bebyggelse.

Aktuelle problemstillinger her vil være visuelle konsekvenser, støy og eventuelt nødvendigheten av riving.

For byantikvaren vil kommentarene kun gjelde den del av prosjektet som ligger innenfor Oslo kommunes grenser. Kommentarene i denne fasen av prosjektet vil foreløpig være av generell karakter inntil mer detaljerte studier av trasé og utforming foreligger.

Den foreslåtte traséen passerer i hovedsak 3 områder av ulik karakter som det knytter seg tildels store bevaringsinteresser til.

1) Gamlebyen/Loenga:

Dette området inneholder kulturminner fra middelalderen og frem til nyere tid. Området regnes som et kulturminne av nasjonal interesse og behandles forvaltningsmessig som et fredet område.

I dette området vil hensynet til disse kulturminnene ikke være forenlig med en dagtrasé for høyhastighetstog eller med en utvidelse av sporområdene. Ved bygging av eventuell tunnel må særskilte hensyn for å forebygge skader ved f.eks. sprengning og annet arbeid som medfører vibrasjoner, innkalkuleres i prosjekteringsfasen.

I gamlebyområdet vil alle gravearbeider måtte skje i samråd med byantikvaren som rette antikvariske myndighet. Nødvendig arkeologisk utgravningsarbeid i forbindelse med anlegget må påregnes dekket av tiltakshaver.

Av hensyn til områdets historiske verdier bør det i et langtidsperspektiv tas sikte på å fjerne eksisterende dagtraséer mellom Kongsgården/Sørenga og Saxegården, slik at det på nytt blir sammenheng mellom disse to delene av Gamlebyen.

2) Kongshavn:

Husgruppe i nær tilknytning til eksisterende trasé for Østfoldbanen. Opprinnelig gammel fiskerplass.

Som havn for det gamle Oslo har stedet tradisjoner tilbake til middelalderen. Navnet skal stamme fra 1500-tallet da Christian II lå der med sin flåte.

Allerede på 1700-tallet ble det etablert et vertshus der i tilknytning til en vannkilde med etter sigende helbredende virkning. Stedet utviklet seg til å bli kjent og populært danse- og revysted med sitt høydepunkt i perioden fra 1900 - 1930.

Eksisterende bebyggelse spenner over perioden fra slutten av 1700-tallet og frem til ca. 1850. Den eldste bebyggelsen er rester av den gamle fiskerplassen, den nyeste er bygningen som revyteateret og restauranten holdt til i.

Bebyggelsen anses i sin helhet å ha stor kulturhistorisk betydning.

3) Bekkelaget til Ljan:

Sammenhengende eldre villabebyggelse med stedvis stort innslag av verneverdig sveitserhusbebyggelse med høy arkitektonisk egenverdi. Særlig partiene rundt de gamle lokalstasjonene Bekkelaget (den gamle), Nordstrand og Ljan gir et godt bilde av den tidligste villabebyggelsen i området.

Hele Nordstrandskråningen må framheves som et viktig kultur- landskap- og landskapstrekk. Utfra de topografiske forhold vil en eventuell utvidelse av eksisterende dagtrasé ha stor negativ innvirkning både på landskapsbildet og for bebyggelsen langs banen.

Høyhastighetstraséen må forutsettes lagt i tunnel på denne strekningen.

Av kulturminner på strekningen fra Ljan til bygrensen kjenner vi til en bygdeborg på åsen vest for Rosenholm stasjon, antagelig fra omkring 400 - 600 år e.kr. Utover dette er det gjort svært få funn i området."

Miljøetaten har følgende kommentarer:

"Meldingens innhold, dvs. hva som ønskes belyst, ser bra ut, men miljøetaten vil påpeke det fundamentalt viktige i at staten her går foran med et godt eksempel når det gjelder utredning av konsekvenser etter plan- og bygningsloven. Dette virkemiddel er ment å være et samfunnets hovedredskap når miljøkonsekvenser skal utredes ved større plan- og inngrepsaker. Vi har nytt Rikshospital på Gaustad stadig i friskt minne, og det vil være svært uheldig om vi skal oppleve lignende behandling igjen.

For Oslos del så ble en hovedplan for strekningen Oslo S - Ski utredet i forbindelse med Hurum-prosjektet. Denne planen blir nå revidert og vil inngå i Norsk Jernbaneplan. De relevante forhold for Oslos del må tas opp i dette arbeidet i forbindelse med revisjonen og ikke primært på et senere tidspunkt."

Byrådets avsluttende bemerkninger:

Byrådet støtter de uttalelser som etatene har kommet med og ser forøvrig meget positivt på utbygging av en høyhastighets jernbanetrasé mot Gøteborg. Etter byrådets syn kan prosjektet gi omfattende positive virkninger for den økonomiske utviklingen i hovedstadsregionen samtidig som positive miljøgevinster kan oppnås.

Når det gjelder de ulike alternativer, virker alternativ C, hvor det forutsettes egen trasé til Sverige med ett eller ingen stopp mellom Oslo og Gøteborg, mindre realistisk i dagens situasjon. Byrådet mener likevel at dette alternativet bør være med i utredningsprogrammet for at alle muligheter kan synliggjøres. Alternativ C kan også ha stor verdi som grunnlag for sammenligning med andre alternativer og for en mer langsiktig målsetting.

Oslo kommune har gjennom representasjon i Gränskomiteén for bedret vei- og jernbaneforbindelse Oslo - Gøteborg gått inn for en jernbanetrasé gjennom Bohuslän (dvs. i motsetning til Dalslandsalternativet) av hensyn til konkurranseflatene mot fly og de muligheter dette gir for jernbanen. Også dette alternativet bør i forbindelse med høyhastighetsprosjektet utredes i samarbeid med svenske myndigheter.

Byrådet anbefaler formannskapet å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse til melding om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg) som fremkommer i saken.

Byrådet, den 27. november 1991.


Michael Tetzschner


Sveinung Lunde


Nils Holm



30

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
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO 1

SW
PEP
POL

Arkiv:
te

Deres ref.
Kopi TIL JEF ok

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

ND 91/3332-3 P TI KLJ/TNK

Dato

04.12.1991

**MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO -
KORNSJØ**

Vi viser til Deres brev av 27.9.91.

Næringsdepartementet finner det positivt at NSB under forslag til utredningsprogram foreslår å definere en egen delutredning som skal belyse de viktigste virkningene av en høyhastighetsforbindelse for norsk næringsliv som helhet og for næringsliv og arbeidsmarked i Østfold/Akerhus-regionen.

Når det gjelder godstransport med høyhastighetstog som trolig ikke vil bli den primære oppgaven, vil vi vise til at et effektivt transporttilbud er svært viktig for næringslivets konkurransevne, da transportkostnadene i gjennomsnitt utgjør ca. 15% av næringslivets totale kostnader - jf. St.meld.nr. 53 om næringspolitikk. Norske transportkostnader ligger betydelig over sammenlignende utgifter i Sverige og Europa for øvrig. Gods-transporten er av stor betydning for næringslivet. Vei-sektorens andel av denne type transport har vært økende. Ved markedsvurderingene og i forbindelse med beregningene av forventet omfordeling av transportarbeide fra vei til jernbane, er det viktig at en i konsekvensutredningen legger erfaringsdata fra Norge og utlandet til grunn, blant annet sett i forhold til utviklingen nasjonalt og internasjonalt de siste årene.

Med hilsen

Christoffer Owe e.f.
ekspedisjonssjef

Arnt Egil Ursin
underdirektør

Saksbehandler:
Lise Jørstad
førstekonsulent
tlf: 02-34 67 36



31

FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Postboks 8111 DEP. - 0032 Oslo 1

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162, sentrum
0107 OSLO

58

Kopi til JES ok

Deres ref.

-

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

J 11383/91-3 EG
A 780

Dato

den 29. november 1991

UTTAELSE TIL MELDING OM HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ.

Vi viser til Deres oversendelse av 27.09.91 angående melding etter plan- og bygningslovens § 33 om nevnte prosjekt.

Meldingen er vurdert i relasjon til alle fylkesmannens myndighetsområder, og det er bare innen fagområdet miljøvern det foreligger merknader.

På grunn av "frifylkeforsøket - miljøvern" har ikke fylkesmannen miljøvernmyndighet i Akershus. Av den grunn vil følgende uttalelse være knyttet til den delen av prosjektet som berører Oslo.

Spørsmål om videre konsekvensutredning:

Den delen av høyhastighetsprosjektet som berører Oslo blir basert på bygging av en ny trasekorridor. De berørte områdene er tettbebygd og brutt opp av flere veg- og jernbaneanlegg. Ved en eventuell utbygging av et nytt dobbeltspor i dette området vil en stå overfor store utfordringer i forhold til trafikkstøy og nærrekreasjon.

Høyhastighetsprosjektets fysiske omfang i et område med allerede presset arealsituasjon, tilsier at tiltaket kan få vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser, og samfunn. På bakgrunn av dette og med henvisning til plan- og bygningslovens § 33-4, vil fylkesmannen anbefale at det foretas konsekvensutredning av prosjektet.

Grovmasket konsekvensutredning:

Ettersom tiltaket vil medføre vesentlige inngrep i et sårbart område og kreve store økonomiske investeringer, bør utredningen vurdere tiltakets miljøprofil og om det er andre prosjekt som vil gi bedre miljø og samfunnsøkonomisk resultat. En slik overordnet prinsipiell vurdering/klarering

	Besøksadresse:	Telefon:	Telefax:	Teleks:
Fylkesmannen i Oslo og Akershus Miljøvernnavdelingen	H.Heyerdahlsgt. 1 Akersgt. 41	(02) • 42 90 85 (02) • 42 90 85	(02) 42 21 22 (02) 42 22 65	21588 fboa a -

av prosjektet må foretas før en går løs på den detaljerte utredningen av alternative trasekorridorer.

Med henvisning til Miljøverndepartementets veileder om konsekvensutredninger T-746/90, vil fylkesmannen anbefale at utredningsarbeidet gjennomføres i to runder. På bakgrunn av foreliggende melding utarbeides det en "grovmasket konsekvensutredning", for aktuelle konkurrerende alternativer, som tar sikte på å avklare de forhold som vil være sentrale for Stortingets eller regjeringas prinsippvedtak om utbygging. Dette arbeidet bør ikke begrenses til de tre alternativene beskrevet i meldinga, men også sammenligne dette prosjektet med andre aktuelle samferdselsprosjekt både innen veg, fly og jernbane.

Poenget med dette er å sikre at det stilles fundamentale spørsmål om prosjektets forutsetninger og virkninger på et overordnet nivå før en går inn i kommuneplanprosesser for fastsetting av trasekorridorer.

Utredningsprogram:

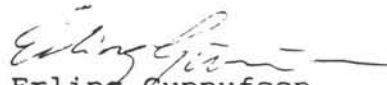
Meldingas forslag til utredningsprogram er i hovedtrekk basert på vedlegg 4 i T-746/90; spørsmålsliste for tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Fylkesmannen finner forslaget tilfredsstillende men vil anmode om at forhold omkring trafikkstøy og nærrekreasjon tillegges spesiell vekt.

Oppsummering:

Fylkesmannen vil legge vekt på at det utarbeides konsekvensanalyse for tiltaket og at arbeidet starter med en "grovmasket konsekvensutredning" med sikte på å avklare de forhold som vil være sentrale for Stortingets eller regjeringas prinsipielle vurdering av prosjektet. Ved den videre utredning av detaljene for valg av trasekorridor bør forhold omkring trafikkstøy og nærrekreasjon tillegges spesiell vekt.

Med hilsen


Karin Moe Røisland
Ass. fylkesmann


Erling Gunnufsen
Konsulent

Kopi: Akershus fylkeskommune, planavd.



SKJEBERG KOMMUNE
SENTRALADMINISTRASJON

Rådhuset, Postboks 64,
1740 Borgenhaugen.
Tlf. (09)164011

32

Bankgiro: 6129.05.46329
Postgiro: 0813.5396304

17.9/1
Kop
NSB Hovedkontoret
Avd. Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO 1

Kopi TIL JEJ ok

59

Deres ref.

Vår ref./Jnr.
JAJ/ake/91/2259/720

Dato:
04.12.1991

**VEDR. MELDING OM HØYHASTIGHETSPROSJEKTET FOR TOG
OSLO - GØTEBORG**

I forbindelse med uttalelse til melding fra Samferdselsutvalget av 07.11.1991 gjorde Skjeberg formannskap i møte den 21.11.1991 følgende uttalelse til saken:

"Skjeberg kommune ser det som svært viktig at det både bygges ut en rask og moderne høyhastighetsjernbane på strekningen Oslo-Gøteborg, samt et moderne intercity-nett som dekker tettstedområdene og pendlertrafikken i fylket. Det er et klart ønske om at det ved bygging av en høyhastighetsjernbane vektlegges sterkt at det etableres ett stoppested i Østfold fylke, og at dette stoppestedet ligger sentralt og lett tilgjengelig i forhold til tett befolkede områder og veisystemer som binder disse områdene sammen."

Med hilsen

Jon Anders Johansen
kst. rådmann



SARPSBORG KOMMUNE
RÅDMANNEN



33

90/2377 57
612

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen, postboks 1162
0107 OSLO 1

Kopi til JES dk

Deres ref.:

Vårref.: U9113152 TLA
P N21

Sarpsborg, 05.12.91

kv:

=e

MELDING VEDR. HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ.

Deres brev av 27. september 1991.

Nye Sarpsborg formannskap (dvs. for storkommunen) behandlet meldingen i møte 4. desember 1991 (sak 42/91).

./. Utskrift av møtebok vedlegges.

Tron Lande Andersen
Tron Lande Andersen

Kopi: Rådmannen i Fredrikstad

BEHANDLET AV

NYE FORMANNSKAP

SAK NR.: 42/91
REG.NR.:SAKSBEH.: TRON LANDE ANDERSEN
DATO: : 04.12.91
KODE :MELDING FRA NSB OM HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ
(GØTEBORG).

NSB har med brev av 270991 oversendt ovennevnte melding (følger saken som utrykt bilag) for høring i h.h.t. plan- og bygningslovens §33-3 innen 021291.

Ved siden av å informere om det igangsatte arbeidet er det et viktig siktemål med meldingen å gi myndighetene og berørte parter anledning til å uttale seg om og påvirke innholdet i det videre utredningsprogrammet. Utredningsarbeidene vil ende opp i forslag til fylkesdelplan og parsellvise kommunedelplaner. Disse vil bli sendt på høring forsommeren 1992.

Det tas sikte på å utrede 3 hovedalternativer som best kan beskrives slik:

Alt.	Dim. hastighet	Trasevalg	Stoppesteder Oslo-Kornsjø
A	200 km/t	eksisterende	Ski + Østfoldbyene
B	200 km/t	delvis ny	Ski + noen Østf.byer
C	300 km/t	helt ny i Østf.	Bare ski + 0-1 Østf.byer

Som redegjort for i meldingen foregår det i dag en utbygging av et europeisk høyhastighetsnett. Rådmannen finner det vesentlig at Norge "henger med" her samtidig som det må foretas en tilstrekkelig oppgradering av Østfoldbanen. Det tilrås derfor utredning av både rask jernbane på strekningen Oslo - Gøteborg (alt. C) og et moderne intercity-nett som dekker byområdene og pendlertrafikken. Arbeidet må i størst mulig grad samordnes med øvrige transportutredninger av betydning. Det vises bl.a. til arbeidet i "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner mellom Oslo og Gøteborg" - jfr. vedlagte sammenfatning av rapport fremlagt november 1991.

For en nærmere presentasjon og vurdering av meldingen vises til vedlagte saksframlegg fra nærings- og ressurs sjefen i Østfold fylkeskommune.

Rådmannen slutter seg til nærings- og ressurs sjefens forslag til uttalelse, og tilrår formannskapet å fatte slikt

vedtak:



- "1. Sarpsborg kommune ser det som svært viktig at det både bygges ut en rask og moderne jernbane på strekningen Oslo - Gøteborg 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. Sarpsborg formannskap forutsetter at utredningen i tilstrekkelig grad samordnes med arbeidet i "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner mellom Oslo og Gøteborg."
3. Det må i utredningen legges vekt på å se de ulike forslag i sammenheng og konkurranse med andre trafikktilbud på strekningen Oslo-Gøteborg, særlig fly- og veitransport. Forholdet til 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.
5. Det må i utredningen spesielt legges vekt på å belyse barrierевirkninger, støyforhold og opplevelsesverdier både for trafikantene og omgivelsene ved de ulike alternativene."

Øivind Bråthen

Tron Lande Andersen

Nye Sarpsborg formannskap behandlet saken i møte 4. desember 1991 (sak nr. 42-1991).

Lasse Aasgaard (SV) foreslår at det i punkt 1, første setning, tilføyes "og lokal" etter intercity-nett som dekker, slik at punktet blir:

"og et moderne intercity- og lokalnett som dekker"

Vedtak: Rådmannens innstilling med forslaget fra Lasse Aasgaard om en tilføyelse i punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens innstilling i punkt 2, 3, 4 og 5 ble enstemmig vedtatt.



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

NSB Hovedfylkesrådmannen	Kds. kode
D 9 DES. 1991	
Sak/boknr.
Arkivbet.

FYLKESRÅDMANNEN

291
POL

Norges Statsbaner
Strategi- og utviklingsavdeling
Boks 1162
0107 Oslo 1

Deres ref.
Vår ref.
Ark. 712.2
Dato 05.12.1991

9.12.91

Kopi til JES. ok

iv:

REGIONAL UTTAELSE TIL MELDINGEN OM HØYHASTIGHETSPROSJEKTET

Som oppfølging av orienteringsmøtet med NSB og senere med plankonsulentene, har det regionale samarbeidsprosjektet i Follo (Folloprosjektet) sluttet seg til en uttalelse. Denne uttalelsen ble enstemmig vedtatt av ordførerne fra Follokommunene og fylkesordføreren.

Det oversendes med dette styringsgruppas vedtak og sakspapirer til orientering.

Med vennlig hilsen

Peter Austin,
prosjektleder

REGIONAL UTVIKLING I FOLLO

INNGÅR I PROSJEKT "UTBYGGINGSMØNSTER OG BOLIGBYGGING I HOVEDSTADS-
OMRÅDET"

STYRINGSGRUPPA

UTDRAG FRA PROTOKOLL FRA MØTE 14. NOVEMBER 1991, FROGN RÅDHUS,
FROGN

28/91 NSB MELDING OM HØYHASTIGHETSPROSJEKTET

Arbeidsgruppas forslag til regional uttalelse ble enstemmig vedtatt som følger:

- 1 *Deltagerne i Folloprosjektet ser meget positivt på at det legges opp til en åpen planprosess om høyhastighetsprosjektet, der både kommunene og fylkeskommunen deltar.*
- 2 *Man bør forsøke å oppnå effektive planprosesser på fylkes- og kommunenivåer. Det kan for eksempel lages både fylkesdelplan og kommunedelplaner parallelt i Follo.*
- 3 *Folloprosjektet vil kunne gi et faglig bidrag med innspill til konsekvensutredningen.*

Peter Aust

Peter Austin, sekretær
05.12.1991

STYRINGSGRUPPA FOR REGIONAL UTVIKLING I FOLLO

SAK 28/91
MELDING FRA NSB OM HØYHASTIGHETSPROSJEKTET

Bakgrunn

Norges statsbaner arbeider for tiden med planer om å bygge ut nye jernbanetraséer i Follo. Dette ble referert til av Knut Blom Sørensen (NSB) i styringsgruppas siste møte. Det er nå lagt ut en melding om hvilke konsekvensanalyser som foreslås gjennomført i form av "høyhastighetsprosjektet". Meldingen er sendt til høring med frist 2. desember 1991. NSB har engasjert plankonsulenter for å videreføre prosjektet, og det ble holdt en faglig orientering og diskusjon om høyhastighetsprosjektet 31. oktober, der medlemmer av arbeidsgruppa i Follo også var invitert.

Arbeidsgruppa inviterte NSB's plankonsulenter til samtale under sitt møte senere den 31. oktober 1991, for å oppklare endel spørsmål. NSB's foreslåtte planprosess legger opp til utarbeidelse av fylkesdelplaner og senere kommunedelplaner i alle berørte områder, over en periode på ca. 3 år. Under samtalen med plankonsulentene ble det blant annet klarlagt at planleggingen skulle kunne bidra til endelig valg av trasé.

NSB arbeider med planer og konsekvensutredninger om jernbanetraséer

Traséen for et høyhastighetstog skal velges blant tre hovedalternativer (se fig. 1). Alternativene A og B innebærer små endringer i den nåværende jernbanetraséen gjennom Akershus, med en standard for hastigheter opp til 200 km/t. Et nytt dobbeltspor legges med dette parallelt med dagens spor, med en noe rettere kurs. Alternativ C vil derimot innebære en helt ny trasé som berører flere jomfruelige arealer. Alternativ C er utarbeidet for å ta tog i opp til 300 km/t.

NSB tar sikte på å kunne gjennomføre alternativene A og B innen år 2000. Alternativ C ikke er sett på som mulig før etter 2001, og er ikke realistisk innenfor dagens rammer.

NSB har engasjert Asplan for å videreføre både planlegging og konsekvensutredning for høyhastighetsprosjektet. Det legges opp til en offentlig planleggings- og utredningsfase fram til 1995, og behandling av regulerings- og byggeplaner deretter. Samtidig skal konsekvensutredningen foreligge allerede i februar 1992, med en høringsrunde fram mot valg av trasé i juni 1992 (se vedlegg 1).

Detaljerte traséalternativer foreligger allerede for strekningen Oslo-Ski, et arbeid som ble startet under Hurumplanleggingen. Disse planene blir nå revidert med henblikk på de krav som stilles til et høyhastighetskonsept. NSB vil blant annet utrede traséer uten stopp på Ski stasjon.

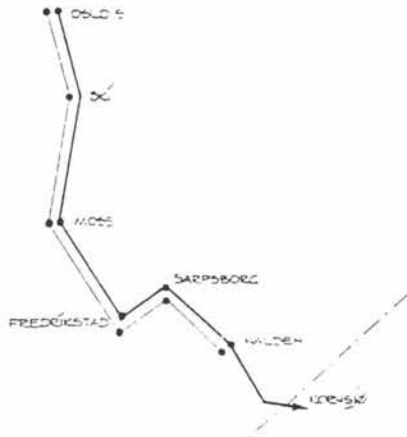
Kommunene i Follo får en sentral rolle i planlegging og utredning

Meldingen fra NSB foreslår en omfattende planprosess, med fylkesdelplaner etterfulgt av kommunedelplaner. Først skal det etter forslaget lages en grovmasket oversikt over regionale konsekvenser av traséalternativene, med eventuelt valg av trasé ved fylkestingsvedtak. Dette vil gi rammene for senere detaljert arealplanlegging på kommunalt nivå.

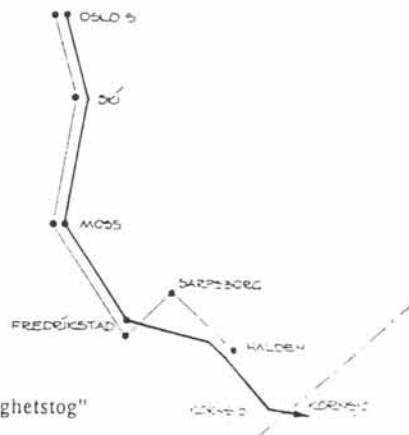
Akershus fylkeskommune vil behandle meldingen i fylkesutvalget 29. november. Det vil i saken til fylkesutvalget bli vurdert om ikke utarbeiding av en fylkesdelplan for dette prosjektet vil innebære en for omstendelig planprosess.

Figur 1 Traséalternativer for høyhastighetsbane Oslo-Kornsjø
(fra, Melding om høyhastighetsprosjektet, NSB 1991)

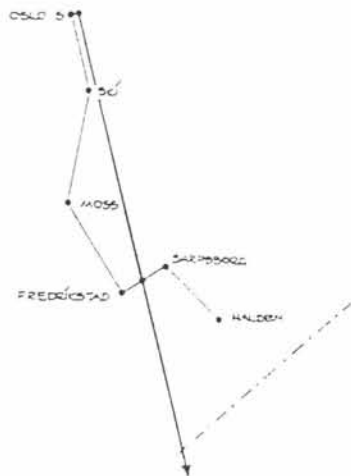
Hovedalternativ A - Høyhastighetstog via alle Østfoldbyene



Hovedalternativ B - "Høyhastighet med noen stopp i Østfold"



Hovedalternativ C - "Eksklusivt Europarettet høyhastighetstog"



Konsulentene ber om bidrag også til konsekvensutredningen, der både arealdata og regionale utviklingstrekk kan være aktuelt. Imidlertid kan flere av planene bli laget samtidig på de forskjellige nivåer, og konsekvensutredningen og en eventuell fylkesdelplan kan lett få mye av det samme innholdet. Arealplaner foreligger allerede for store deler av traséalternativene A og B gjennom Follo-kommunene, og alternativ C er ansett for å være høyst teoretisk. Det burde derfor være store muligheter for å få til en mindre omfattende planprosess i Follo.

Arbeidsgruppas forslag til uttalelse

- 1 *Deltagerne i Folloprosjektet ser meget positivt på at det legges opp til en åpen planprosess om høyhastighetsprosjektet, der både kommunene og fylkeskommunen deltar.*
- 2 *Man bør forsøke å oppnå effektive planprosesser på fylkes- og kommunenivåer. Det kan for eksempel lages både fylkesdelplaner og kommunedelplaner parallelt i Follo.*
- 3 *Folloprosjektet vil gi et faglig bidrag med innspill til konsekvensutredningen.*

Peter Austin, sekretær

05.11.1991



FREDRIKSTAD KOMMUNE

SENTRALADMINISTRASJONEN
LYKKEBERG 1

35

Postuttak
1600 FREDRIKSTAD
Telefon (09) 394300
Telefax (09) 394504
Bankgiro 1000.05.0060.2
Postgiro 5 39 41 01

Tlf. saksbehandler: 394506

u
P
; til
OK
NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavd.
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO 1

Deres ref.
90/2377:512 P. Overland

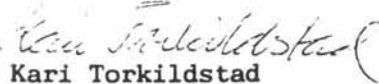
Vår ref./Jnr./Mappe
PES/91/2026/Q62

Dato:
11.12.1991

ki:
e
MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO S. -
KORNSJØ - HØRING.

Ovennevnte sak ble behandlet i formannskapetets møte den 21.11.91, og rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Saken vedlegges til orientering.


Kari Torkildstad
kontorsjef

Fredrikstad kommune

UTSKRIFT AV MØTEBOK

Behandlet av			
FORMANNSKAPET		Saksbeh.: Per Erik Simonsen	
Sak nr. : 194/91	Dato : 21.11.91	Møtt: 14 av 15	
Jour. nr. : 2026/91	Mappe Q62	Avgj. av FORM	

MELDING VEDRØRENDE HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO S. - KORNSJØ. HØRING.

VEDLEGG:

1. Informasjonsbrojyre om "Høyhastighetstog på Østfoldbanen"

ANDRE SAKSDOKUMENTER (ikke vedlagt):

2. Melding, jfr. Plan- og bygningslovens § 33-3 Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (Gøteborg)
3. Uttalelse fra "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner Oslo-Gøteborg
4. Uttalelse fra Østfold fylkeskommune, Samferdselsutvalget, datert 07.011.91

SAKSOPPLYSNINGER:

Generelt om "melding". Plan- og bygningslovens § 33-3

Bygging av et nytt "Høyhastighetspor" mellom Oslo og Gøteborg er et så stort prosjekt at det medfører meldeplikt etter Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger.

Hensikten med meldingen er å gi de som berøres av tiltaket mulighet til å fremme egne synspunketer på behandlingsprosedyren og hvilke tema som skal utredes.

Melding om høyhastighetsprosjektet

Selve utredningen av sporalternativene forutsettes å foreligge til offentlig høring våren 1992. Utredningen vil resultere i forslag til fylkesdelplaner med tilhørende konsekvensanalyser, samt et begrunnet forslag til videre utredningsprogram for parsellvise kommunedelplaner.

Tiltaket forutsettes gjennomført før år 2001. Begrunnelsen for høyhastighetsprosjektet er:

- Motvirke at Norge blir en utkant i det nye Europa ved bedre og hurtigere kommunikasjoner til kontinentet.
- Motvirke økende miljøproblemer ved å overføre trafikk til jernbane.
- Skape bedre og hurtigere forbindelser internt i Oslo-regionen slik at denne kan møte konkurransen fra byområdene på kontinentet.

Det foreslåtte utredningsprogrammet er omfattende. Tre hovedalternativ for utbyggingskorridor med ulike dimensjonerende hastigheter og stoppmønstre utredes:

Alt. nr.:	Dimensjon. hastighet	Trasevalg	Stoppesteder nr.:
A	200 km/t	eksisterende	Ski/Østfoldbyene
B	200 km/t	delvis ny trase	Ski/noen av Ø.byene
C	300 km/t	helt ny trase	bare Ski og 0-1 Ø.by

Alternativ A viser et dobbeltspor hovedsaklig i samme trase som dagens linje. Alternativ B viser helt nye traseer på strekningen Råde - Skjeberg. Alternativ C vil hovedsaklig gå utenom eksisterende tettbygde områder.

Reisetid Oslo - Göteborg blir i underkant av to timer i alternativ B. Alternativ A og B antas fullført i år 2001, alternativ C, noe senere.

Meldingen omfatter også oppgradering av InterCity-tilbudet i Østfoldbyene til f.eks 160 km/t. Godstrafikken vil kunne betjenes av begge spor.

Arbeidet med å undersøke traseemulighetene er startet opp.

I vedlegg 1 er utredningsprogrammets innhold nærmere omtalt.

VURDERING:

Det er fire områder som er av største betydning å få belyst gjennom konsekvensanalysene som nå skal utføres:

- i hvilken grad alternativene vil tilfredsstillende europeiske standarder
- i hvilken grad alternativene vil bidra til en ønsket regionalpolitisk utvikling
- de miljøpolitiske konsekvenser
- sysselsettingsmessige konsekvenser

Europeiske transportstandarder - sammenlignbarhet

NSB la i 1990 fram utredningen om "Nordlanken". I denne ble det forutsatt et lavere ambisjonsnivå hva gjelder reduksjon av reisetiden. Det ble dengang fra fylkeskommunen bl.a. sterkt understreket at det var helt nødvendig å øke ambisjonene for at jernbanen kunne framstå som et konkurransedyktig alternativ til fly/bil.

En Arbeidsgruppe mellom 24 svenske og norske kommuner og fylker har utarbeidet et forslag om oppgradering av både vei- og togforbindelse mellom Göteborg og Oslo. Forslaget er i prinsippet sammenfallende med alternativ C. Arbeidsgruppen uttaler (se vedlegg 4) at "alternativ C er det eneste som med europeisk standard kan kalles jernbane for høyhastighetstog".

Rådmannen anbefaler at konsekvensene av å legge en "forventet europeisk standard" til grunn for videre utbygging, klarlegges. Rådmannen anser for sin del at utredningene ikke kan begrenses til Kornsjø som eneste grensekryssingspunkt.

Regionalpolitiske konsekvenser

Regionen er en del av Stor-Oslo byregion. I stadig større grad har regionens arbeidstakere blitt avhengige av arbeidsmarkedet i sentrale strøk av Oslo-regionen. Avhengigheten vil være tilstede i lang tid framover. Det er derfor knyttet stor interesse til IC-tilbudet såvel som høyhastighetssporet.

De reelle samfunnsøkonomiske gevinstene av redusert reisetid og forventet økning i pendlingsomfang bør klarlegges og tillegges vekt i vurderingene av dimensjonerende hastighet for IC-sporet. I så måte har en vanskelig for å se sammenhengen i at det legges opp til en lavere dimensjonerende hastighet i Østfold enn på strekningen Ski - Oslo.

Rådmannen viser til den vedvarende, høye arbeidsledigheten i distriktet og anbefaler at konsekvensene for pendlere undersøkes særskilt i forbindelse med stoppmønster osv. Rådmannen forutsetter at utredningene også viser alternativ basert på 200km/t som dimensjonerende hastighet på strekningene i Østfold.

Vårt distrikt har en sentral beliggenhet mot kontinentet både sjøverts og landverts. Det er av overordnet betydning for mulighetene for å snu den negative økonomiske utviklingen at de ulike transporttilbudene kobles i hensiktsmessige knutepunkt som grunnlag for en framtidig byutvikling i henhold til de rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Rådmannen viser til arbeidet med Transportplan for Nedre Glomma og anbefaler at tilbringertjeneste, forholdet til godsterminaler og havner, herunder Ørabanen klarlegges.

Miljøpolitiske konsekvenser

Utredningsprogrammet omfatter relevante natur- og miljøvernspørsmål. For distriktet er det særlig viktig at konsekvenser for bybebyggelsen og bymiljøet blir klarlagt.

Samtlige alternativer vil trolig medføre bygging av tunneler. Det vil sannsynligvis bli behov for omfattende deponi for masser. Rådmannen anbefaler at lokalisering av mulige deponi for overskuddsmasser og analyse av særlig interesse for byutvikling/byforming og nærmiljø inngår i utredningene.

Konsekvenser for næringsutvikling og sysselsetting

Den svensk-norske arbeidsgruppen har beregnet den direkte sysselsettingsvirkningen av vei/baneprosjektet til 1.800 årsverk pr. år i 10 år. Rådmannen viser til den vedvarende vanskelige sysselsettingssituasjonen i distriktet og ber om at både direkte og indirekte sysselsettingsvirkninger utredes.

Framdriftsplan

Rådmannen sier seg fornøyd med at NSB har lagt opp til en meget stram tidsplan for planleggingen. Det er av stor viktighet nasjonalt såvel som regionalt at planene for høyhastighetstog kan realiseres snarest mulig. Kommunen ønsker å bidra til å holde framdriften på et høyt nivå.

Det høye tempoet i planarbeidet krever at det ikke oppstår uforutsette spørsmål under planarbeidet. Det bør derfor snarest etableres faste samarbeidsrutiner mellom NSB og de berørte kommunene.

INNSTILLING:

Rådmannen anbefaler formannskapet å fatte slikt vedtak:

1. Fredrikstad kommune anser at investering i en høyhastighetsbane med "forventet europeisk standard" på strekningen Oslo - Göteborg må være et overordnet nasjonalt trafikk- såvel som miljøpolitisk mål.

2. Fredrikstad kommune viser til regional- og miljøpolitiske mål og legger avgjørende vekt på at det etableres et moderne "Intercity-nett" i Østfold med vesentlig redusert kjøretid til Oslo. Det forutsettes at utredningene også viser alternativ basert på 200 km/t som dimensjonerende hastighet i strekningene i Østfold.
3. Fredrikstad kommune viser til den vedvarende, høye arbeidsledigheten i distriktet og anbefaler at konsekvensene for pendlere undersøkes særskilt i fobindelse med stoppmønster osv.
4. Fredrikstad kommune viser til arbeidet med Transportplan for Nedre Glomma og anbefaler at kontaktflatene i det nasjonale og regionale transportopplegget (tilbringertjeneste, forholdet til godsterminaler og havner, herunder Ørabanen) klarlegges/analyseres.
5. Fredrikstad kommune anbefaler at vurdering av mulige deponi for overskuddsmasser og analyser av særlig interesse for byutvikling/byforming og nærmiljø inngår i utredningene.
6. Fredrikstad kommune viser til den vedvarende vanskelige sysselsettings-situasjonen i distriktet og ber om at både direkte og indirekte sysselsettingsvirkninger utredes.
7. Fredrikstad kommune anbefaler at det snarest etableres faste samarbeidsrutiner mellom NSB og de berørte kommunene.

Fredrikstad 09.11.91

Roar Julsen
rådmann

VEDTAK :

Rådmannens forslag ble enst. vedtatt.

Rett utskrift.

Utskrift sendt: NSB Hovedkontoret,
Utviklings- og miljøavd.
Dato: 25.11.19.

Dato: 22.11.91.

Dato:

Liv Simensen
Bysekretær



36

FYLKESLEGEN I ØSTFOLD

67

Kopi til JEJ
OK

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

KONGENS GT. 21
POSTBOKS 443, 1501 MOSS
TELEFON: 09-25 55 89
TELEFAX: 09-25 20 34

DERES REF.

VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)

DATO

Jnr.A-2660/91/FM/BÅ
Ark.29.D.

Moss, 061291

MELDING VEDR. HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.
HØRINGSUTTALELSE.

Fylkeslegen har mottatt melding etter Plan- og bygningslovens §33 vedr. ovennevnte prosjekt.

Innledningsvis vil vi bemerke at prosjektet utvilsomt vil være av stor betydning for områder langt utover Østfold's grenser.

Vår uttalelse vil i denne omgang begrenses til å påpeke de forhold som det, ut fra en helsemessig vurdering, vil være nødvendig å få utredet for den fysiske del av prosjektet som berører kommunene i vestre Østfold. Disse forholdene vil i neste omgang bli vurdert nærmere av helseetatene i den enkelte kommune i henhold til kap. 4, a i Lov om helsetjenesten i kommunene.

Helsemyndighetene har en viktig oppgave når det gjelder å bidra til at gode fysiske og sosiale miljøer bevares eller skapes. For å kunne ivareta denne oppgaven på en tilfredsstillende måte, er helsemyndighetene avhengig av å få presentert premisene for et helsefremmende miljø på et tidlig stadium i planprosessen.

I prosjektets planutredningsfase (pkt. 2.0) kan fylkeslegen formidle kontakt med helseetatene i de kommunene som blir berørt.

Når det gjelder kommunedelplanene, går vi ut fra at også kommunens helseetater blir invitert til samarbeidet om disse.

Merknader til meldingens innhold. (Pkt.3: Utredningsprogram)

Fylkeslegen anser meldingen for stort sett å være dekkende hva angår utredningstemaer som omhandler forhold av helsemessig betydning. Det opplyses i meldingen at man i denne omgang bare har gitt en stikkordmessig omtale av de viktigste temaene. Vi finner likevel å ville kommentere/komme med noen

tilføyeser til enkelte av temaene (jfr. pkt. 3.4.1)

- Luftforurensning

Det bør legges særlig vekt på å vurdere hva en endring i utslipp av luftforurensende komponenter vil bety i et lokalt perspektiv. En samlet utslippsreduksjon for fylket/regionen er klart et viktig mål som synes oppnåelig gjennom økt bruk av tog til person- og godstrafikk. En omlegging av veistrekninger som følge av ny togtrase kan imidlertid føre til økt belastning for enkelte lokalmiljøer. En slik vurdering bør medtas i utredningen.

- Støy

Nye hurtiggående persontog vil, ifølge meldingen, bety en reduksjon av støyen i forhold til dagens togtyper. Tilsvarende utvikling har ikke funnet sted for godstog, heter det videre.

Støy fra togtrafikk vil være av mer sporadisk art enn fra vei-trafikk, og således representere en mindre samlet støybelastning over døgnet for beboere langs traseen. Støy oppleves imidlertid svært forskjellig. I en rapport fra Helsedirektoratet og Veidirektoratet (mars 1991), trekkes bl.a. fram eksempler på sammenhengen mellom intermitterende støy (dvs. støytopper som bl.a. togpasseringer representerer) og søvnpåvirkning. Det synes å være særlig god korrelasjon mellom maksimalt støynivå og søvnforstyrrelser. Kombinasjonen av støy og vibrasjoner gir fler søvnforstyrrelser enn støy alene.

Det anses for praktisk talt umulig å fastlegge en grenseverdi for støy som garanterer mot helseskade. Av meldingen fremgår at man vil iverksette støyskjermende tiltak ved eksisterende bebyggelse. Det antydes skjerming utendørs til 60 dB(A). Når det gjelder nye deler av traseen, vil man til en viss grad kunne ta hensyn til bebyggelsen når denne legges.

"Jernbanestøyutvalget"s utkast til retningslinjer fra 1989 synes aktuelle som grunnlag for de lokale helseskyddshensyn og deres vurdering av/fastsettelse av grenseverdier. Det viser derfor til disse retningslinjene som bl.a. er gjengitt i 1991's "Støyhåndbok" fra 1990.

Fylkeslegen ser det som viktig at støyforholdene også blir vurdert ved nye omlagte veistrekninger som skyldes togtrafikken.

- Utslipp til jord og vann

Meldingen omtaler utslipp til jord og vann som et relativt lite problem for jernbanedrift, bl.a. fordi man forutsatt lukkede toalettsystemer på høyastighetsstasjonene.

Vi går ut fra at det fortsatt vil bli aktuelt å benytte ugrasmiddel til fjerning av uønsket vegetasjon langs jernbanelinjen. Enkelte ugrasmiddel blir frarådet brukt i nærheten av drikkevannskilder for mennesker eller dyr. Det bør vurderes i hvilken grad dette vil kunne skape noen konflikter, både med tanke på eksisterende og ev. nye traseområder.

Det blir regelmessig transportert varer med godstog som innebærer en potensiell helsefare for omgivelsene, dersom det inntrer et uhell og "varene" (kjemikalier, gasser, m.v.) kommer på avveier. Fylkeslegen vil arbeide for at det lokalt skal finnes en tilfredsstillende beredskap som kan håndtere slike uhell. Kvaliteten på dagens beredskapsordninger varierer fra kommune til kommune.

Vi antar at det kan "bygges inn" relativt mye beredskap også gjennom valg av trase for høyhastighetstoget, og anbefaler derfor at dette punktet tas med i utredningen.

- Trafikkulykker.

Som følge av et evt. attraktivt høyhastighetstog-tilbud, vil man samlet sett kunne forvente en nedgang i antall personskadeulykker i fylket/regionen.

Meldingens omtale av prosjektets konsekvenser med hensyn på trafikkulykker er begrenset til den forventede positive effekten av at man får fjernet planoverganger, og får overført en større andel av dagens person- og godstransport til jernbanen.

Fylkeslegen anser det som realistisk å forvente at høyhastighetsprosjektet vil ha en ulykkesreducerende effekt. Også i denne sammenheng vil det likevel være nødvendig å vurderer eventuelle negative effekter (dvs. nye ulykkespunkter) som følge av tilpasning til den nye traseen.

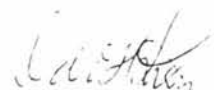
- Trivsel- og velferdsmessige forhold.

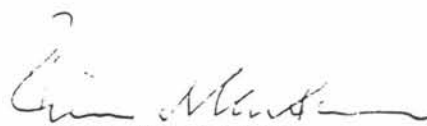
Traseen for høyhastighetstoget vil, i større grad enn nåværende, representere både en fysisk og psykisk barriere i lokalsamfunnet. Eksempler på dette kan være : redusert tilgjengelighet til/kvalitet på nærfricmråder, redusert sosial utekontakt, utrygghet med tanke på barns lekferdsel i nærheten av traseen, m.v. Disse forholdene vil til sammen ha en vesentlig svekkelse av kvaliteten på lokalmiljøet. Det vil klart være mulig å forebygge/minimalisere flere av problemene.

Vi går ut fra at nevnte forhold blir tillagt betydelig vekt i konsekvensutredningen.

- Konsekvenser i anleggsperioden.

Meldingen peker på at anleggsperioden vil få betydelige lokale konsekvenser, i form av støy, støv og muligheter for utslipp av forurensende stoffer til jord og vann. Fylkeslegen går ut fra at man tar de nødvendige hensyn til lokale forhold slik at de negative konsekvensene blir minst mulig under anleggsperioden. Helseetaten i den enkelte kommune som berøres av prosjektet vil naturlig måtte bli av av aktørene i samarbeidet og fastsettelse av nødvendige tiltak og forholdsregler.


Odd H. Lien


Finn Martinsen
overingeniør

Kopi:
Kommunelega I/helsesjef i:
Moss
Rygge
Råde
Fredrikstad
Rolvøy
Tune
Sarpsborg
Skjeberg
Halder.



FYLKESLANDBRUKSKONTORET I ØSTFOLD

37

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO.

W
EP
Kopi til JEJ
OK
arkiv:
te

Vår dato: Vår ref.:
09.12.91. SR/kk
Deres dato: Deres ref.:
27.09.91. 90/2377;512

MELDING VEDR. HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.

Fylkeslandbrukskontoret har gjennomgått meldingen og har på dette tidspunkt ingen spesielle merknader til denne.

Ut i fra innholdet i meldingens kapittel 3 fremgår det at hensynet til de jord- og skogbruksarealer banen vil krysse ved å gå gjennom Østfold skal ivaretas på en best mulig måte gjennom en egen konsekvensutredning for naturressurser.

Vi ser derfor ikke så tidlig i planfasen at det utpeker seg spesielle konflikter med landbruksinteresser i forbindelse med framføring av høyhastighetsbane gjennom Østfold.

Fylkeslandbrukskontoret vil komme tilbake med kommentarer til prosjektet når mer detaljerte og konkrete planer foreligger.

Med hilsen

Aage Stenrød
Aage Stenrød
avd.sjef

Svein Roer
fylkesskogmester



NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

SM
PEP
Kopi TIL JEJ
OK

arkiv:
te

Deres ref.: 90/2377;512 Var ref.: EAH

Arknr.: 721

Dato 04.12.91

PROSJEKT HØGHASTIGHETSJERNBANE OSLO-KORNSJØ

Det vises til NSB's oversendelse datert 27.09.91 av melding vedr. høghastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (Göteborg).

Ski kommune har tidligere (i forb. med ringbaneprosjektet til Hurum) uttalt seg til nytt uavhengig dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski. Man har samlet seg om alternativet med ny dobbeltsporet jernbane uavhengig av eksisterende trasé. Denne går for en stor del i tunneler og planlegges for 200 km/t. I det følgende vil derfor ikke strekningen Oslo-Ski omtales videre.

Ski stasjonsområde

Arealmessig synes eksisterende stasjonsområde å være maksimalt utnyttet og det vil vanskelig kunne forsvares å øke støybelastningen i sentrum. Dette taler mot å skulle kjøre høghastighetsbanen gjennom Ski sentrum. Samtidig vil det være ønskelig at Inter City - togene som skal benytte det nye spor på strekningen Ski - Oslo også stopper på Ski stasjon. Mulighetene for å legge et omkjøringsspor utenom Ski stasjon for utenlands- og godstrafikken bør derfor utredes.

Strekningen Ski - Ås

Strekningen inngår i avsnittet Ski - Moss hvor det arbeides for å få etablert en dobbeltsporet bane innen 1996. I Ski kommune er traséen vedtatt lagt inn i kommuneplanen. Reguleringsplanen hvor dette sporet inngår er for tiden ute til offentlig ettersyn. Disse planene innebærer at nytt dobbeltspor legges i ny trasé vest for eksisterende mellom Ski og Holstad. Denne traséen inngår i høghastighetsprosjektets hovedalternativer A og E.

Et evt nytt uavhengig høghastighetsspor sydover fra Ski (jfr alt C) vil kunne komme i konflikt med svært mange andre brukerinteresser. Dette alternativet vil jfr meldingen ikke kunne realiseres før etter år 2001 og kommenteres ikke videre her.

Videre konsekvensvurderinger

Det ramses i meldingen opp en rekke viktige temaer det bør utarbeides konsekvensvurderinger for. Noen av disse vil være særlig relevante for Ski kommune.

- Miljøkonsekvenser: Støy og vibrasjoner, samt naturområder og kulturlandskap.
- Konsekvenser for naturressursene: Arealbruk
- Samfunnskonsekvenser: Næringsliv, sysselsetting, spes. mhp kortere reisetid til Oslo. Utbyggingsmønster regionalt.

Ski kommune har ingen innvendinger eller tilføyelser til de temaer som er nevnt i meldingen.

Utredningsprogram

Ski kommune har ingen innvendinger til den foreslåtte behandlingsmåte etter plan- og bygningsloven med fylkesdelplan, kommunedelplan og reguleringsplan.


Lloyd Lilleng
teknisk sjef


Trond Kongsrud
reguleringssjef

RÅDE KOMMUNE

TEKNISK ETAT

Postboks 83
1640 RÅDE
Telefon (09) 284411
Telefax (09) 285411

NSB Hovedktr.	
1 2 DES. 1991	
Sak/Doknr.	Kass.kode
Arkivbet.	

NSB Utvikling og Miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

1991
TIL JES
OK

Råde, den 10.12.91

Vår ref.: 2157/91 720

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Ovennevnte sak har vært til behandling i Bygningsrådet som sak 112/91 og i Formannskapet som sak 214/91 den 27.11.91.

Utskrift av møtebokene følger vedlagt.

Etter fullmakt

Hilde Berge Bredesen
Hilde Berge Bredesen
Kontorfullmektig

Vedlegg

FORMANNSKAPET
 Formannskapet
 27. 11. 91 - 214. 91
 4
 12. 91
 W3 Jacobsen
 RÅDE KOMMUNE
 TEKNISK ETAT
 15. 11. 1991
 2152/91
 720

Arkiv: 720

	Styre, råd, utvalg		Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	BYGNINGSRÅDET FORMANNSKAPET	112/91 214/91	RÅDHUSET RÅDHUSET	19.11.91 27.11.91	TLM

NSB: HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

NSB har sendt ut melding om konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens § 33-3, for høyhastighetstog opp til 200 km/t, evnt. 300km/t.

Meldingen inneholder bakgrunn for prosjektet, forløpig vurdering av tiltakets virkninger og alternative traséer. Dataljerte forslag til baneutbygging vil bli behandlet i en reguleringsplan. Anlegget forventes utført innen år 2001.

Meldingen legger opp til tre ulike alternativer:

Alternativ A

er "høyhastighetstog via alle østfoldbyene" basert på hastighetsstandard 200 km/t. Alternativet følger eksisterende korridor på hele strekningen, men gjør det nødvendig med omfattende kurveutredninger.

Alternativ B

er "høyhastighetstog med noen stopp i Østfold". Hastighetsstandarden er den samme som for A, og eksisterende korridor følges på strekningen Oslo - Moss. I tillegg til kurveutretting vil det imidlertid være nødvendig med nye høyhastighetsspor på deler av strekningen. Spesielt i Nedre Glomma-regionen vil det bli vurdert avvikende traséføring i forhold til dagens bane.

	Styre,råd,utvalg		Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK	BYGNINGSRÅDET	112/91	RÅDHUSET	19.11.91	TLM
FOR	FORMANNSKAPET	214/91	RÅDHUSET	27.11.91	
R Å D E					

Alternativ C

er "eksklusivt europarettet høyhastighetstog" rettet mot Sverige og Europa. Her legges det opp til en hastighetsstandard på 300 km/t, og alternativet vil sannsynligvis betinge en helt ny jernbanekorridor. Innenlandtrafikken må oppgraderes ved kombinasjoner mellom høyhastighetsspor og raskere IC-spor enn dagens.

Etter opplysninger som ble gitt i møte med NSB's representanter den 15.11.91, vil det i første omgang være aktuelt å utvide banenettet i Råde på strekningen Ryggedelet og frem til Råde stasjon til dobbeltspor. Deltaljeringsarbeidet for utformingen er igangsatt. Det tas sikte på å følge dagens spor. Dette prosjektet vil det komme utredninger på senere. Når det gjelder strekningen videre er det ikke avklart hvor denne skal føres. Ett alternativ er å føre sporet direkte fra Råde stasjon og videre rett frem til Sarpsborg. I dette tilfellet vil det kunne berøre kulturminner som ligger i tilknytning til Raet og andre kulturminner. Det må derfor arbeides med å sikre disse områdene med kulturminner, og prøve å finne alternative traséer som berører disse minst mulig.

Når det gjelder antall stopp og bruk av type tog, mener vi at tilbudet til Rådes innbyggere ikke må bli dårligere enn det er i dag. Tilgangen til intercitytog må opprettholdes. Det vil være en fordel i fremtiden å kunne benytte jernbanen ved pendling så mye som mulig. Det bør kunne regnes med en viss økning i pendlertrafikken, da reisetiden vil bli vesentlig redusert. Derfor mener man det riktig og opprettholde de tilbud som finnes i dag, og om mulig utvide disse.

Når det gjelder alternativ C, skulle man tro at dette var veldig avhenging av hvilke planer som forligger på banenettet ned over i Europa. På kort sikt vil man kunne tro at alternativene a og b vil kunne være de prosjektene som lettest lar seg gjennomføre, da disse ikke i vesentlig grad vil medføre store konsekvenser ved omleggig, slik som alternativ C legges opp til.

	Styre, råd, utvalg		Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK	BYGNINGSRÅDET	112/91	RÅDHUSET	19.11.91	TLM
FOR	FORMANNSKAPET	214/91	RÅDHUSET	27.11.91	
R A D E					

Forslag til vedtak:

Bygningrådet ser positivt på meldingen om høyhastighetstog for strekningen gjennom Råde kommune. Bygningrådet viser til saksutredningen mener alternativ A er den beste løsning, da dette vil betjene flest mulig innbyggere i Østfold.

VEDTAK: ENSTEMMIG VEDTAK I SAMSVAR MED FORSLAGET

.....

Friluftsnemnda behandlet saken i møte 19.11.91 og fra denne behandlingen inntas følgende:

"Meldingen sier også at det er nødvendig med nærmere utredninger om bl.a. støy, vibrasjoner, verdifulle naturområder og plante- og dyreliv, natur- og kulturlandskap, kultur- og fornminner.

Når det gjelder støy forventes denne ikke å øke ut fra dagens nivå, pga. at en høyhastighetsbane vil krove bedre skinnegang og dermed mindre risting. Skjerming av bebyggelse er foreslått til ikke å overstige 60 dB(A). Da tålegrensen ligger på 80 dBA ser etaten den foreslåtte grense som rimelig.

Som nevnt i meldingen er Raet av stor kulturhistorisk verdi. Man vil også påpeke at Raet har betydning for det lokale klima. Denne høydeformasjonen er med på å beskytte de gode jordbruks- og beboelsesområder på sydsiden, fra kalde nordavinder. Ved en uttynning av vegetasjonen på Raet er man redd for at klimaet kan endres på lang sikt. I tillegg er områdene nord for Raet et meget verdifullt rekreasjonsområde og Vansjø er distriktets drikkevannskilde. En eventuell ny trasé bør derfor legges syd for E-6, dvs. tilnærmet den eksisterende."

FORSLAG TIL VEDTAK:

Friluftsnemnda/Miljøvernutvalget vil presisere den miljømessige betydning av Raet og gjør oppmerksom på at områdene nord for E-6 er av stor lokal friluftsmessig betydning. Et høyhastighets-tog bør derfor fremføres mest mulig i dagens trasé.

VEDTAK: Enstemmig vedtak i samsvar med forslaget.

.....

	Styre,råd,utvalg		Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK	BYGNINGSRÅDET	112/91	RÅDHUSET	19.11.91	TLM
FOR	FORMANNSKAPET	214/91	RÅDHUSET	27.11.91	
R Å D E					

Rådmannen innstiller:

Bygningsrådets og Friluftsnemndas vedtak blir

Råde kommunes høringsuttalelse til planutredningen.

Formannskapets vedtak i møte den 27.11.1991:

Repr. G. Aakeberg foreslo at Alt. B i utredningen blir Råde kommunes høringsuttalelse til planutredningen.

Ved votering ble rådmannens innstilling vedtatt med 5 mot 2 stemmer som ble avgitt for Aakebergs forslag.

Særutskrift sendt:

Teknisk etat 4.12.91



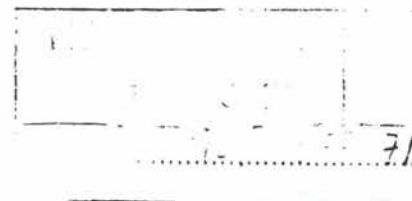
40

DET KONGELIGE MILJØVERNDEPARTEMENT

KONTOR: MYNTGT. 2 - TLF. (02) 34 90 90 - FAX (02) 34 95 60 - TELEKS 21480 env n

POSTADRESSE: POSTBOKS 8013 DEP., 0030 OSLO

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo 1



Deres ref.
90/2377; 512

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
91/4371-9 PL/HH

Dato

17 DES. 1991

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG). MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A.

Vi viser til Deres oversendelse av 27.09.91. Nedenfor gir vi noen merknader om prosessen og om hvilke tema som bør utredes videre.

Vi gjør ellers oppmerksom på at dette tiltaket må vurderes i forhold til ECE-konvensjonen om konsekvensutredninger av tiltak som kan ha grenseoverskridende miljøvirkninger, som en rekke land, deriblant Norge, undertegnet 25.februar 1991. Konvensjonsteksten følger vedlagt. Det vises også spesielt til Appendix 1, punkt 7.

Plan- og utredningsprosessen

NSB legger opp til en oversiktsplanprosess i to faser. Først en utredningsfase som tar for seg en strekningsvis helhetlig plan (Oslo-Kornsjø). Denne utredningsfasen er tenkt å ende opp i en fylkesdelsplan, i samsvar med plan- og bygningslovens § 19. Meldingen fra NSB etter KU-bestemmelsene i plan- og bygningsloven er knyttet til dette oversiktsnivået. Miljøverndepartementet er enig i at meldingen kommer på et slikt overordnet plannivå og at det i utredningsfasen foretas en konsekvensutredning. Miljøverndepartementet vil i denne sammenheng peke på behovet for et godt samarbeid med fylkeskommunen, som regional planmyndighet. I arbeidet med fylkesdelsplanene vil fylkeskommunen kunne sikre den nødvendige kontakt med kommunene når det gjelder behov for avklaringer før valg av hovedtrase. Dette vil også kunne gi et godt grunnlag for videre utredninger og planlegging på kommunenivå.

Av meldingsdokumentet og NSBs brev er det vanskelig å se om høringen av denne konsekvensutredningen er tenkt å følge KU-bestemmelsene, men Miljøverndepartementet er av den oppfatning at et prosjekt av dette omfang må behandles etter KU-bestemmelsene i plan- og bygningslovens kapittel VII-a. Dette gjelder også en slik grovmasket konsekvensutredning. Vi vil komme nærmere tilbake til NSBs forslag til utredningsprogram nedenfor.

Slik vi forstår framdriftsplanene skal det på bakgrunn av fylkesdelsplanene, og behandlingen av denne, fattes valg av prinsippalternativ. Fylkesdelsplanene vil også danne grunnlag for prioritering av prosjektet i Norsk Jernbaneplan (NJP).

Planleggingen av det valgte alternativ vil så bli videreført som kommunedelplaner. Som et ledd i arbeidet med kommunedelplanene vil det bli utarbeidet en konsekvensutredninger i samsvar med KU-bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Forslag til utredningsprogram for disse konsekvensutredningene må ligge i den grovmaskede konsekvensutredningen, slik at berørte myndigheter og offentligheten får anledning til å komme med merknader til utredningsprogrammet.

Merknader til utredningsprogram

NSB framhever i meldingen at økende miljøproblemer, som gjør det ønskelig å overføre trafikk til jernbanen, er en av hovedgrunnene til at det i dag er ønskelig å satse på utbygging av høyhastighetstog. Det er i denne forbindelse naturligvis viktig at en gjennom utredningsarbeidet får synliggjort hvilken konsekvens etablering av høyhastighetstog, etter hvert av de tre alternativene, har for forskjellige miljøfaktorer, sett i forhold til dagens transportstruktur.

Utredningen må inneholde vurderinger av virkningene for den norske transportsektorens totale bidrag til utslipp som fører til globale (CO₂, NO_x,) og grenseoverskridende miljøproblemer (NO_x, SO₂), lokale problemer som luftforurensninger (HC, NO_x, SO₂, støv), støy og vibrasjoner, andre nærmiljøvirkninger (bl.a. barrierer), naturmiljø og økologi, ulike typer friluftsliv, landskapsverdier og transportsektorens samlede forbruk av energi, arealer og andre ressurser. Utredningen må omfatte både direkte konsekvenser av jernbaneutbyggingen og -driften og indirekte virkninger som følge av de ringvirkninger utbyggingen har for andre transportsektorer og utbyggingsmønstre.

Det er i meldingen lagt opp til at man skal vurdere virkninger i 2001 ("åpningsåret") og 2020. Miljøverndepartementet mener dette er hensiktsmessige tidshorisonter å vurdere virkningene innenfor.

Transport- og utbyggingsmønstre

For å kunne analysere miljøvirkningene på en tilfredsstillende måte vil det være nødvendig å analysere hvilke virkninger hvert av de tre alternativene har for det totale transportomfanget i influensområdet, herunder i hvilken grad tiltaket kan forventes å generere ny trafikk. Det må også foretas analyser av hvordan hvert av de tre alternativene vil påvirke transportmiddelfordelingen mellom veg-, sjø- og lufttransport, både for gods og personer, sett i forhold til dagens transportstruktur. Dersom man antar at høyhastighetstoget vil medføre en merkbar overføring av transport fra vei, skip og fly til jernbane, må den ventede miljøgevinsten av trafikkoverføringen tydeliggjøres. Eventuelle prognoser eller scenarier for mulig trafikkoverføring fra ulike transportformer som er mindre miljøvennlige bør omfatte ulike "nivåer" av inngrep fra myndighetenes side for å styre overføringen. Et av "nivåene" kan f.eks. være at bevilgninger for tilrettelegging for vei- og

flytransport reduseres til fordel for jernbane. Et annet kan være bruk av avgifter som gjenspeiler de forskjellige transportformenes indirekte kostnader, bl.a. miljø- og veiavgifter på drivstoff og jernbanens kjøreveiavgift.

Det vil være nyttig å se spesielt på forskjellige reiseformål, slik det er lagt opp til i forslaget til utredningsprogram. Muligheten for å legge bedre til rette for godstransport med tog bør undersøkes, herunder økt bruk av kombinerte transportere (vei og jernbane). Omlastingsterminal mellom båt og bane (f.eks. i Fredrikstad) bør vurderes sammen med eventuell ny trase. Dersom man velger en annen trase for høyhastighetstog enn den eksisterende, kan da eksisterende linjer utnyttes bedre til lokal transport enn idag? (Vi tenker her spesielt på Østfold). Dersom man i utgangspunktet er avhengig av et meget begrenset antall stopp, bør en undersøke mulighetene for en tilpasning til en effektiv lokal tilbringertjeneste. Ved detaljutforming/ lokalisering av stasjon bør en legge vekt på mulighetene for å utforme lette overganger fra buss, samt muligheter for parkering.

Analyser vil måtte gjøres både med utgangspunkt i dagens utbyggingsmønster og med utgangspunkt i analyser av hvordan hvert av de tre alternativene kan ventes å påvirke utbyggingsmønsteret i regionen. Tilpasningen til eksisterende og fremtidig ønsket regionalt utbyggingsmønster bør tillegges betydelig vekt ved valg av trase. Vi vil i denne sammenhengen vise til rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, som vi regner med vil bli gitt i begynnelsen av 1992. NSB har tidligere i år hatt disse til uttalelse.

Regional utvikling

Utredningen bør vurdere regionale konsekvenser for bosetting og sysselsetting av de ulike trasealternativene. Her bør man vurdere konsekvenser på ulike geografiske nivå; innenfor den berørte regionen, innen Oslofjordsregionen (øst/vest), og Oslo/Østland vs. resten av landet.

Aktuelle problemstillinger kan være:

- Virkningene for *næringslivet* bør analyseres. Hvilke deler av næringslivet er idag avhengig av, eller brukere av, togforbindelse, og hvilke kan tenkes å bli det? Hvordan er disse lokalisert på Østlandet?
- Vil Oslofjordområdet som *arbeidsmarkedsregion* bli påvirket av den nye togforbindelsen? Gitt dagens pendlervillighet i østlandsområdet, hvordan vil grensene for arbeidsmarkedsregionene kunne endres?
- Hvilke trender gjelder for *befolkningsutviklingen* i regionen idag? Hvordan vil befolkningstygdepunktene kunne endres ved de ulike utbyggingsalternativene for høyhastighetstog? Hvor kan det tenkes nye utbyggingsområder, og hvordan harmonerer dette med målsettinger i de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging, jf. avsnittet om transport- og utbyggingsmønster.

En vurdering av de regionale utviklingstrekkene må også ta hensyn til andre planer for transportstrukturen i regionen, som Drøbakforbindelsen, forbindelsen Moss-Horten og hovedflyplassen for Østlandsområdet.

Transportøkonomi

Det er et mål for transportpolitikken at transportene skal avvikles på en samfunnsøkonomisk best mulig måte, når det også tas hensyn til miljøkostnadene ved forskjellige transportformer. Miljøverndepartementet ser det derfor som viktig at utredningene synliggjør de samfunnsøkonomiske sidene ved investeringer i og drift av jernbanen kontra alternative transportformer, bl.a. en videre veiutbygging. Vi viser her til uttalelse fra Statens forurensningstilsyn.

Jernbanen har en viktig funksjon som "ryggraden" i kollektivtransportsystemet. Det bør derfor også vurderes hva en jernbanesatsning, etter hvert av de tre alternativene, betyr for den øvrige kollektivtransportens konkurranseevne i forhold til privatbil. Slike vurderinger vil være et naturlig grunnlag for de samfunnsøkonomiske analysene.

Støy

Når det gjelder støy mener Miljøverndepartementet det er viktig å kartlegge hvor mange som blir utsatt for utendørs døgnkvikivalent støynivå over både 55 og 60 dBA (Leq) ved de tre alternativene. Det må også utredes hvordan en gjennom forskjellige tiltak kan redusere støyulempene. Vi viser her til vedlagte uttalelse fra Statens forurensningstilsyn.

Naturvern og friluftsliv

I tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (kap.2.1. i utkastet) bør tiltakshaver legge særlig vekt på vern om naturmiljø og biologiske ressurser. Videre bør tiltakshaver på et tidlig tidspunkt i planleggingen unngå en lokalisering av banesystemet som berører særlig verdifulle naturområder, kulturlandskap, sjø- og vassdragsnære arealer, friluftsområder og kulturminner (jf. kap. 3.2. i utkastet til rikspolitiske retningslinjer). Vi vil spesielt understreke de landskapsmessige verdier som er til stede innenfor den aktuelle regionen, og som er et av de viktige forholdene Direktoratet for naturforvaltning ber om en nærmere beskrivelse av i konsekvensutredningen.

I utgangspunktet er det stor sannsynlighet for at det hovedalternativet som forutsetter høyest hastighet vil medføre de største negative virkningene for naturområder, landskap og friluftsliv (bl.a. gjennom mindre fleksibilitet i linjevalg for banetraseen og gjennom sterkere støynivå). Denne type ulemper ved et slikt hovedalternativ kan kanskje allikevel være akseptable ut fra en samlet miljøvern vurdering dersom alternativet fører til en merkbar overføring av transport fra vei og fly til jernbane. I så fall mener vi at konsekvensutredningene må vise ventet trafikkoverføring og miljøgevinst, jf. avsnittet om transport- og utbyggingsmønster ovenfor.

Kulturminner

Det aktuelle området består av verdifulle kulturlandskap og kulturmiljøer, med minner fra forhistorisk, historisk og nyere tid. Ikke minst utvikling av de berørte

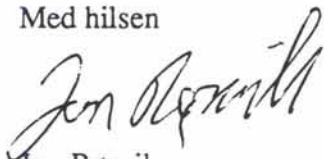
byområdene vil være av stor betydning. Konsekvensutredningen må belyse virkninger av de ulike alternativene, jf. høringsuttalelse fra Riksantikvaren.

For mer omfattende merknader til utredningsprogrammet viser vi til de vedlagte uttalelsene fra Direktoratet for naturforvaltning, Riksantikvaren og Statens forurensningstilsyn.

Videre oppfølging av prosjektet

Den første konsekvensutredningen vil først og fremst måtte inneholde opplysninger som er relevante for Stortingets prinsippvedtak, samt opplysninger som muliggjør valg av hovedalternativ på et tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag. For å sikre kvaliteten på utredningen anbefaler vi at NSB har regelmessig kontakt med berørte fagmyndigheter, og foreslår at det opprettes en referansegruppe for prosjektet der bl. a. fylkeskommunene og miljøvernforvaltningens organer er representert.

Med hilsen



Jon Rørvik

Fung. departementsråd e.f.



Jan Sandal

Vedlegg:

Uttalelser fra

- Direktoratet for naturforvaltning
- Statens forurensningstilsyn
- Riksantikvaren

ECE-konvensjon om konsekvensutredninger av tiltak som kan ha grenseoverskridende miljøvirkninger.

Kopi:

- Samferdselsdepartementet
- Direktoratet for naturforvaltning
- Statens forurensningstilsyn
- Riksantikvaren

Saksbehandler: Hilde Hansteen, tlf.: (02) 345952



SAKSBEHANDLER/SAKSBEHANDLAR

Deres ref /Dykkar ref

Vår ref

Dato

NORUNN SÆTNER
07-580588

91743/1-3 07/88

11545/91-700.18 11.11.91

U.O. § 5.2.

Miljøverndepartementet
Planavdelingen
Postboks 8013 Dep.
0030 OSLO

MILJØVERNDER	
SAK NR:	DATO:
91/ 4371-7	91/1125

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ

DN mener tiltaket må undergis konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven §33-4.

Tiltakshaver legger opp til to utredningsnivå i planprosessen. Dette ser vi på som fordelaktig, og planutredningen knyttet til foreliggende melding må inneholde opplysninger som er relevante for Stortingets prinsippvedtak, samt opplysninger som muliggjør valg av hovedalternativ på et tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag.

Utredningsprogrammet er oppbygd stikkordsmessig, men allikevel tilfredsstillende utifra prosessens overordnede nivå. Vi mener imidlertid programmet for miljø er for generelt og uoversiktlig.

Vi har foreslått en egen disposisjon med tre hovedmomenter som bør tas inn i utredningsprogrammet. Disse hovedmomentene innebærer en beskrivelse av områdeverdi for berørte hovedområder, vernede og verneverdige områder, samt mulige konfliktområder i forbindelse med kurveutrettinger av eksisterende traséer. Forslaget innebærer også en vurdering av viktige virkninger av tiltaket på disse tre momentene. I tillegg har vi utarbeidet et prosjektforslag til denne delen av utredningsarbeidet.

Forhold omkring deponering av overskuddsmasse må tas inn i utredningsprogrammet.

INNLEDNING

DN viser til brev av 17. oktober hvor vi blir bedt om å sende vår høyringsuttalelse på NSBs melding vedrørende høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø.

POSTADRESSE:
Tungasletta 2
7004 TrondheimTELEFON:
07-58 05 00
TELEFAX:
07-9154 33DIRECTORATE FOR NATURE MANAGEMENT
Tungasletta 2
N-7004 Trondheim
NorwayTELEPHONE:
+47 7 58 05 00

**GENERELT OM PLANPROSESSEN (hovedveilederen T-746)**

Meldinga er noe uklår i beskrivelsen av planprosessen. DN forstår det imidlertid slik at tiltakshaver har valgt å følge den beskrivelsen som står i T-746 om større tiltak som krever prinsippvedtak i Storting eller regjering. Her anbefales utøvder å foreta utrekningsarbeidet i to runder med ulikt detaljeringsnivå. I første runde bør utøvder utarbeide en melding med forslag til utrekningsprogram. Programmet skal legge opp til en grovmasket konsekvensutredning, som avklarer de forhold som vil være sentrale for Stortingets eller regjeringens prinsippvedtak.

Når et prinsippvedtak foreligger, utarbeides et mer detaljert utrekningsprogram. Dette programmet skal da sikte på en ytterligere avklaring av konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn, for en endelig beslutning om tiltaket blir gjort.

Medvirkning av berørte samfunnsinstanser og interesserte på de ulike nivåer i prosessen er viktig. Man har avdekket konfliktvite forhold på et tidlig tidspunkt i prosessen, og dette vil kunne bidra til å forenkle utrekningsarbeidet og videre resultere i at tiltakshaver sparer tid.

INNHALDET I MELDINGA**Beskrivelse av planprosessen**

Tiltakshaver fastslår at på grunn av tiltakets størrelsesorden må kravet om konsekvensutredning i plan- og bygningsloven bli oppfylles.

Utrekningsarbeidet skal foretas på to detaljeringsnivå, som beskrevet ovenfor.

Meldinga inneholder program for planutredningsfasen, og utrekningsarbeidet skal bli grunnlag for fvikelsesplaner. Fvikelsesplanene skal legges til grunn ved valg av hovedalternativ og driftsopplegg, samt bli grunnlag for prinsippvedtak i Stortinget. I denne fasen skal det også framlegges forslag til utrekningsprogram for hovedplanfasen.

Hovedplanfasen skal gjennomføres som kommunedelplaner, og en detaljert konsekvensutredning for trasealternativer skal foretas. Dette arbeidet skal bli grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplaner og bygningsplaner.

DN ser på det som positivt at tiltakshaver har fulgt opp anbefalingene fra hovedveilederen T-746 om å følge prosessen i to nivå. Vi mener dette er nødvendig for at man i



planprosessen skal kunne legge utredningsarbeidet på et detalteringsnivå tilfredsstillende for de ulike stadium i prosjektet.

Vi presiserer at ivikeseleplanene må omfatte en vurdering av jernbanetilbudet i sin helhet, og dette bør sees i relasjon til det generelle transportbehovet og transporttilbudet i iviket. Dette er vesentlige momenter for beslutningsgrunnlaget ved valg av driftsopplegg og hovedalternativ.

Beskrivelse av tiltaket

Prosjektet berører seg på et svært overordnet nivå, og av denne grunn er beskrivelsen av tiltaket meget generell.

Tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn

Denne delen av meldinga er bygd opp etter spørsmålslista i hovedveilederen T-74b. Alle spørsmålene er berørt, men de er behandlet meget generelt. Innholdet i meldinga skal bygge på eksisterende kunnskaper om tiltakets konsekvenser, og dette burde i større grad ha vært tatt hensyn til i virkningsbeskrivelsene. Vi forutsetter imidlertid at dette forholdet blir tatt opp i utredningsprogrammet.

Alternativer

Tiltaksnavn har presentert 3 hovedalternativer i meldinga. Disse betegnes A, B, og C, og skiller seg fra hverandre på stoppmonster, hastighetsnivå og i hvor stor grad eksisterende jernbanetrase skal holdes.

Hovedalternativ A og B innebærer ny baner på strekningen Oslo - Ski. Dette er i tråd med nåværende utarbeidet i forbindelse med ringbaneprosjektet til Hurum. Stredningen vil i tillegg holde planlagt/eksisterende dobbeltspor. På strekningen Moss - Kornsjø holder hovedalternativ A eksisterende trasekorridor, mens det i alternativ B blir vurdert nye traseforlinger i Nedre Glomma-regionen.

Hovedalternativ C representerer et "eksklusivt" alternativ hvor traseen føres direkte gjennom Østfold i helt ny korridor.

UTREDNINGSPROGRAMMET

Programmet er bygd opp stikkordsmessig omkring de utrednings temaene som utbygger betegner som de viktigste. Dette omfatter trasealternativer og arealbruk, anleggskostnader/vedlikeholdss-



kostnader, markedsanalyser/driftsopplegg, konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn, konsekvenser i anledningsperioden, sammenstillende analyser, utredningsprogram for hovedplanfasen og framdriftsplan for utredningen.

- Oppbyggingen av utredningsprogrammet er hensiktsmessig ut fra det overordnede nivået prosjektet befinner seg på. Den stikkordsmessige oppbyggingen blir imidlertid for ustrukturert og generell når det gjelder konsekvenser for miljø. Vi foreslår derfor tre hovedmomenter med tilhørende prosjektorslag. (Vi har foreslått konkrete formuleringer, men forutsetter at disse blir supplert og bearbejdet i den form som tiltaksnaver samlet sett finner hensiktsmessig).

Prosjektliste over registeringer og utredningsarbeid som foreslås gjennomført bør utgjøre et vedlegg til utredningsprogrammet. (Dette bør gjelde generelt for alle temaer under miljø, naturressurser og samfunn).

* BESKRIVELSE AV VIKTIGE FORHOLD

Det bør foretas en grov beskrivelse av områdeverdi for naturområder og kulturlandskap som de ulike alternativene går gjennom.

Prosjekt:

Det skal lages en hovedområdeinndeling og en beskrivelse av områdene der bl.a. følgende forhold kommer fram:

- verdi og funksjon for naturmiljø og økologi
- verdi og funksjon for ulike typer rekreasjon
- landskapsverdi (kulturlandskap, naturlandskap)

Hovedområdenes verdi og funksjon i større sammenheng og sammennender må også gå fram av beskrivelsene.

* VERNEOMRÅDER

Det bør utarbejdes en oversikt over de verneområder som ligger i og langs de aktuelle trasealternativer.

Prosjekt

Det skal utvikles et kart og en katalog over vernede, foreslått vernede og andre områder og sammennender med særlig verdi eller bokkelfunksjon i forhold til naturmiljøet.

Katalogen skal omfatte områder og sammennender som blir direkte berørt, avskåret eller påvirket av tiltaket. Dette gjelder også i forhold til tilhørende tiltak til hovedtiltaket som f.eks. massetak, deponi osv.



De verdier ved områdene og sammennhengene som tiltaket/alternativene berører skal gis en kortfattet presentasjon.

* KURVEUTRETTINGER

På strekninger hvor det planlegges å benytte eksisterende traseer, bør det utredes hvilke konflikter kurveutretting medfører.

Prosjekt

Det skal utvikles et kart og en katalog med korte beskrivelser av de parceller av eksisterende jernbanelinjer der det er aktuelt med utrettinger og traseendringer. Vi antar at en slik katalog med stikkord for traseendringer kan kobles til eksisterende linjeregister som NSB har.

Det skal forklares stikkordsmessig hvilke verdier og sammennenger som blir berørt. Det skal også framgå hvilke barrierer og hindre som eksisterende traseer utgjør.

Vurdering av viktige virkninger

Tilsvarende bør det for de tre aktivitetene fortas vurderinger av hvordan de beskrevne hovedverdier og sammennenger blir påvirket av alternativene.

Utvikling av kart og kataloger anbefales utført på en liknende måte som for Nord-Norgebanen. Her er det utført en gradering av konfliktområder, og disse er angitt med fargekoder inntegnet på kart over trasealternativene.

Ved å utarbeide en oversikt og grov stikkordsliste over områder som kan betegnes som konfliktvite i forhold til de tre foresatte hovedalternativene, vil man få verdifulle opplysninger om omfang og konsekvenser for naturmiljøet ved de ulike trasealternativene. Det vil også være mulig å konkretisere "sum-effekten" av de ulike tiltakene. Dette vil være oversiktlige og verdifulle bidrag til beslutningsgrunnlaget når valg av alternativ skal foretas.

Beskrivelsen av de ulike hovedalternativene angir ikke hvor stor del av traseene som vil bli liggende i tunnel. Dette forholdet forventes klarlagt i planutredningen knyttet til denne meldinga. Det bør videre legges ved en plan for deponering av overskuddsmasse.

KONKLUSJON

DN mener tiltaket må konsekvensutredes etter §33-4 i Plan- og bygningsloven.



Meldinga er bygd opp etter spørsmålslista i hovedveilederen T-746, og omtaler tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn med et generelt. Tiltakets kjente virkninger burde i større grad vært gjort greie for i meldingsdelen.

Tiltakshaver har lagt opp til en todelt planprosess som vi mener er hensiktsmessig i et prosjekt av denne størrelsesorden. Planutredningen knyttet til denne meldingen skal bli grunnlag for fvikedelplaner. Fvikedelplanene må omfatte en vurdering av ternanettilbudet i sin helhet, og dette bør sees i relasjon til det generelle transportbehovet og transporttilbudet i fylket.

Det er viktig at opplysningene i planutredningen er beslutningsrelevante. Planutredningen skal bli grunnlag for valg av hovedalternativ, samt grunnlag til at Stortinget kan fatte et prinsippvedtak om videre planarbeid.

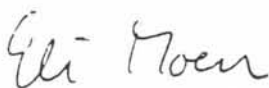
Utredningsprogrammet er i hovedtrekk basert på spørsmålslista i hovedveilederen. Programmet for redegjørelse av konsekvenser for miljø er noe stikkordsmessig og ustrukturert, og vi foreslår derfor en egen disposisjon med tre hovedmomenter. Disse hovedmomentene omhandler en beskrivelse av **områdeverdi for berørte naturområder og kulturlandskap, berørte verneområder, samt konfliktområder i forbindelse med kurveutrettinger**. Videre skal virkningen av tiltaket på de nevnte momentene vurderes. Vi har også kommet med et forslag til prosjektbeskrivelse til denne delen av utredningsarbeidet.

Resultatene av disse utredningene bør framstilles med henblikk på alternativvalg. Et oppsett av "sum- effekter" kan bidra til å klargjøre det alternativet med minst negative konsekvenser for naturmiljø, landskap og friluftsliv.

Planer for deponering av overskuddsmasse bør innarbeides i utredningsprogrammet.

I et prosjekt av denne størrelsesorden bør det opprettes en referansegruppe. Dersom dette ikke er gjort, håper vi miljøverndepartementet kan ta et slikt initiativ. Vi gleder gjerne i en slik gruppe.

med hilsen


Eli Moen e.f.
Underdirektør


Reidar Dani

MILJØVERNDEPARTEMENTET	
SAK NR:	DATO:
91/4117-9	911206



RIKSANTIKVAREN

Miljøverndepartementet, Planavdelingen
Postboks 8013 DEP
0030 Oslo

u.o §5.2

DERES REF.

VÅR REF. (Bes oppgitt ved svar)

DATO

91/4117-2 VA/RØ

5108 P-1-26 DE/-

8/12-91

**KOMMENTARER TIL MELDING OM
HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO- KORNSJØ
(GØTEBORG)**

Vi beklager at vi er for sent ute med vår kommentar.

Sammendrag

Meldingen gir et greit bilde av prosjektet på et tidlig stadium, og hvordan prosessen videre er tenkt.

Beskrivelsen både av tiltaket, alternativer og virkninger er imidlertid så summarisk at vi i denne omgang må begrense oss til prinsipielle synspunkter, i hovedsak på prosessen.

1. Tiltaket er summarisk beskrevet, og det gjør det vanskelig å anslå virkningene.

2. Tiltaket har nær sammenheng med andre tiltak, og disse tiltakene må også beskrives for å kunne se de samlede virkninger: Prosjektet er et viktig ledd i transportsystemet som helhet på strekningen, og vil forhåpentlig og formodentlig ha betydning for utvikling av dette. (Veisystem, skipstrafikk og havneutvikling, flytrafikk). Slike utbyggingstiltak har stor innflytelse på utviklingen av kulturmiljøet. Det er viktig at plan- og utredningsprosessen fra første øyeblikk blir sett i sammenheng med transportsystemet forøvrig og de tilhørende arealplanmessige forhold, og at sammenhenger og gjensidige virkninger beskrives i KU-prosessen. .

3. Tiltaket og valg av alternativ vil åpenbart ha stor regional betydning, ikke minst for utvikling av byområdene på strekningen. Dette er sentrale spørsmål for utviklingen av kulturmiljøet, og mulighetene for å verne og utvikle dette. Det er vesentlig at utredning(e) så godt som mulig beskriver disse sammenhengene og belyser virkningene.

4. Dette stiller store krav til samordning på alle sektorer og nivåer, og bør trolig føre til endringer i den foreslåtte prosess for utredning og planlegging. Disse kravene stilles ikke bare til tiltakshaver, men også til medvirkning og koordinering fra myndighetenes side. Vi antar at Miljøverndepartementet må ha en sentral rolle i dette arbeidet.

5. Antagelig bør det utføres konsekvensutredninger i flere faser og nivåer, samordnet med planprosessen forøvrig.

6. Hele analyseområdet utgjør verdifullt kulturlandskap og kulturmiljøer med minner fra forhistorisk, historisk og nyere tid. Arbeidet med avklaring av virkningene på dette området, med metodikk, kriterier og prioritering må samordnes fylkene imellom, og med planprosessen på de ulike nivåer. Riksantikvaren ser et ansvar i å medvirke til en slik avklaring, og støtter forslaget om opprettelse av en referansegruppe for miljøaspektene.

Prosess og fremdriftsplan

Nivåer i plan

Planarbeidet er foreslått organisert slik i tidsrekkefølge: Fylkesdelplaner utarbeides samtidig med KU, og danner grunnlag for kommunedelplaner som deretter følges av reguleringplaner. Hensikten synes å være en enkel prosess: fylkesdelplanene skal avklare ting på overordnet nivå, slik at det kan arbeides videre på kommuneplannivå uten samordningsproblem.

Vi tror imidlertid at problemstillingene på detaljnivå vil kunne være så avgjørende for valg av alternativ, at denne rettlinjete prosessen ikke vil løse problemene. Hvis dette er riktig, stiller det betydelig større krav til prosess og samordning, og parallellarbeid på ulike nivåer. Det får i så fall også konsekvenser for stortingsbehandling, som kan komme til å måtte skje i flere omganger, særlig om ikke virkningene for de ulike alternativene er godt nok kjent på forhånd.

Separate fylkesdelplaner er neppe tjenlig til å utrede alternativene: her må det arbeides med samlet planlegging for de tre berørte fylkeskommuner og etablering av samarbeidsorganer disse imellom i samsvar med PBL § 19.2.

Nivåer i KU

Den skisserte prosessen tilsier at utredninger gjøres parallelt med planprosessen i separate løp. Det er meget uryddig og uheldig om fylkesdelplaner skal foreligge for vedtak samtidig med konsekvensutredning. Formålet med konsekvensutredning skal være å gi grunnlag for innspill til plan og vedtak.

På den annen side er det viktig at overordnet planleggings ekspertise og planleggingsmyndighet ser ulike tilhørende transport- og arealtiltak i sammenheng. Det er derfor nyttig at planapparatet er aktivt i KU-prosessen og vurderer alternative muligheter før virkningene av disse mulighetene kan beskrives.

Det bør vurderes om ulike tiltakshavere på transportsektoren (f.eks NSB og Statens Vegvesen) bør utarbeide samlet eller ihvertfall samordnet KU, for å sikre en tilstrekkelig helhetlig vurdering av tiltakene, deres sammenheng og virkninger.

Konsekvenser av tiltaket/tiltakene må vurderes på det nivå man arbeider på i planprosessen. Det kan være riktig å arbeide med konsekvensutredning på flere nivåer og/eller i flere omganger. I tråd med det som ble nevnt i forrige avsnitt, vil kunnskap om virkninger på detaljnivå kunne få tilbakevirkning på valg av hovedalternativ eller trasékorridor, hvilket tilsier at KU også bør skje på ulike nivåer, mer eller mindre parallelt, uten at det treffes planvedtak.

Organisert prosess

Dette stiller meget store krav til samordning av prosessen sentralt: mellom fylkene, kommunene og mellom de eventuelle berørte tiltakshavere (f.eks NSB, Vegvesen, evt. Luftfartsverket og havnemyndigheter.), og mellom miljømyndighetene. På kulturminnesektoren vil Riksantikvaren søke å etablere organisert samarbeid med de berørte kulturetater på fylkesnivå og øvrige kulturminneinstanser for å harmonisere premisser og vurderinger.

Kulturminnevernet bør delta i referansegruppe for prosjektet for å kunne ivareta denne samordningen.

Beskrivelse av tiltaket og eventuelle tilhørende tiltak

Tiltaket er greit, men nødtørftig beskrevet.

For å kunne vurdere virkningene av de ulike alternativene og sammenhengen mellom dem, må tiltaket beskrives vesentlig bedre. Hva betyr det f.eks hvis godstransport, lokaltransport, intercity- og høyhastighetstog i respektive hastighetsalternativer skal følge samme trasé? Begrenser det antallet stasjoner på lokalnivå/intercitynivå? Krever det fler enn 2 spor på hele eller deler av strekningen? Hvilke arealkrav stilles i så fall på stasjonsområdene (antall parallelle spor)?

I sammendraget understrekes tiltaket som et middel til å overføre trafikk fra veg, båt og fly til jernbane. Planer for disse transportmidlene må åpenbart sees i sammenheng med NSB's planer, og gjensidigheten beskrives i KU-prosessen. Skal eller bør veier følge samme traséer som banen? Får jernbanen konsekvenser for havneutviklingen? Samordnes NSB's planer med hovedflyplass-saken - hva med eventuell utredning av Hobøl som alternativ? Dette er sentrale spørsmål for planleggingen generelt, som også har stor betydning for virkningene på kulturmiljøet.

Alternativer og visjoner

De tre hovedalternativene er enkelt beskrevet.

Det kan imidlertid se ut som hovedalternativ C kan være en fremtidsløsning som kan komme i tillegg til evt. valg av alternativ A eller B. Forholdet mellom de ulike alternativene i tidsperspektiv og sammenhengen mellom hoved/lokalbane og evt. eksklusivt Europarettet alternativ må klarere beskrives.

Det er forutsatt utredet et 0-alternativ og/eller et basisalternativ, som beskriver virkningene for bl.a transportsystem, nasjonal og regional utvikling om høyhastighetsprosjektet ikke kommer til utførelse. Dette ser vi som vesentlig og nyttig, og gir muligheter for god argumentasjon for tiltaket.

Arealbruk og forholdet til kommunale og fylkeskommunale planer - offentlig medvirkning i prosessen.

Som omtalt over, er det viktig at forholdet til arealplanleggingen på ulike nivåer er godt gjennomtenkt. Samordnet transport- og fylkesplanlegging for de tre berørte fylkene bør skje parallelt og integrert med KU-prosessen på overordnet nivå, og slik at KU kan spille inn til denne planleggingen. Vi antar at dette ikke er en prosess

NSB kan drive alene, og at det stiller store krav til statlig koordinering mellom fylker og sektorer.

Denne prosessen må også samordnes med kommune(del)planleggingen og reguleringsplanleggingen, og konsekvensutredninger bør antagelig skje på flere av disse nivåene, og dermed over lenger tid enn det som er tenkt. For ikke å miste tid unødige, krever det at planlegging og KU på flere nivåer skjer samtidig og samordnet når det gjelder hva slags vedtak som kan og bør treffes.

KU-prosessen på flere nivåer skal ikke bare avklare virkninger, men også ivareta almenhetens medvirkning i beslutningsprosessen. Hvordan dette skal skje, er en viktig og krevende del av prosessplanleggingen.

I byområdene som berøres av traséen(e) - ikke minst ved stasjonsområdene - vil det kunne være aktuelt med spesialområdereguleringer med bevaringsformål.

Offentlige og private tiltak som er nødvendige for at tiltaket kan gjennomføres.

Etter kulturminnelovens § 8 skal tiltak som kan virke inn på automatisk fredete kulturminner (også under overflaten) meldes snarest før tiltaket planlegges iverksatt. Ifølge §9 skal forvaltningen undersøke hva slags virkninger tiltaket kan få, og om det vil bli nødvendig med utgravning eller stikkprøver.

Det er viktig å være klar over at det kan være ulike nivåer og etapper i slike undersøkelser, avhengig av bl.a detaljeringsnivået for tiltakets plassering og eventuelle alternativer i melding og konsekvensutredning. Slike undersøkelser må selvsagt harmoneres med det øvrige utredningsarbeid på kulturmiljøsektoren.

Det vil kunne være aktuelt med prøveundersøkelser allerede på meldingsnivå for de (deler av) alternativer hvor man har få valgmuligheter.

Det bør på de ulike nivåer i prosessen avklares

- hvilke tidsrammer og kostnader som er aktuelle,
- om tiltaket aktualiserer fredning eller bevaring etter plan- og bygningsloven.

Nødvendige tillatelser fra offentlige myndigheter.

Gjennom KU-prosessen må det avklares om evt. fredete områder/objekter må frigis for å gi plass for tiltaket. Det kan også være aktuelt å søke rivningstillatelse etter plan- og bygningsloven.

Tiltakets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn på grunnlag av opplysninger som er tilgjengelige på meldingstidspunktet

Meldingen er svært generell i sin beskrivelse av virkningene tiltaket vil kunne få for kulturmiljøet. Med en så skjematisk beskrivelse av tiltak og alternativer, er det også vanskelig og uhensiktsmessig å si stort mer enn følgende:

Hele det aktuelle området er fullt av kulturminner og kulturmiljøer av stor verdi, både fra forhistorisk tid, fra historisk og nyere tid. En god del er kjent og beskrevet, men det gjenstår et stort arbeid både i å analysere det synlige kulturmiljøet, og i å undersøke potensielle kulturminner under bakken. Noe av dette analysearbeidet kan trolig utføres av konsulenter, men meget vil måtte gjøres av det regionale kulturminnevern i samråd med Riksantikvaren.

Fra fylkeskultursjefen i Østfold nevnes spesielt i brev til Asplan Østlandet A/S 2/12-91:

Det foreligger ikke kulturhistoriske registre som på en fullstendig måte beskriver interessene innenfor de områdene som kan bli aktuelle i forbindelse med trasévalg. Fremgangsmåten må derfor bli at det foretas feltregistrering med kvalifiserte registratorer når mulige trasévalg er nærmere definert. Som en veiledende retningslinje kan det likevel være nyttig å regne med at løsmassene på sydsiden av raet har et stort funnpotensiale. Likeledes er områdene rundt kirkestedene fra middelalderen kjerneområder i kulturhistorisk sammenheng. Når det gjelder nyere tids kulturminner vil områder knyttet til utnyttbare energikilder (Sanne/Solliområdet) ofte inneholde enkeltminner og miljøer som det er knyttet verneinteresse til.

Fylkeskulturstyret i Akershus behandlet meldingen i møtet 8/11-91. I innstillingen nevner fylkeskultursjefen blant annet:

Ski-Ås:

Kommunedelplan for utbyggingen er vedtatt og reguleringsplaner er under utarbeidelse. Traséen berører både fornminner, nyere tids kulturminner og kulturlandskapet. Det er fortsatt utgravningsarbeider igang på de berørte fornminneområdene.

Det er videre gitt retningslinjer for tilpasning av landskapet ved det videre arbeidet i området. Dersom omlegging til 200 km/t bane medfører endringer i utbyggingsplanene, må disse vurderes på nytt....

Vestby-Østfold grense:

...Planområdet er i utgangspunktet meget sårbart, og en utbygging vil uansett berøre kulturlandskapet sterkt.

Utredningsprogram

Til orientering for det videre KU-arbeidet gjengir vi her en del stikkord for hva utredningen(e) skal inneholde, og som må inngå i utredningsprogram. Nærmere spesifisering av kriterier og metoder for analyser og utredningstema må vi komme tilbake til i samråd med det regionale kulturminnevern:

Beskrivelse og vurdering av tiltakets geografiske virkningsområde. Hvilke verdier finnes, og hvilke vil kunne påvirkes av tiltaket? Hva slags problemstillinger reises overfor ulike typer kulturmiljø/kulturminner?

- * Kulturmiljøets storskalakarakter. (Landskapstype, naturgrunnlag, virksomheter, bosetting, sentrale elementer i miljøet)
- * Sentrale trekk i områdets historikk som forklarer dets egenart.
- * Sentrale strukturer i kulturmiljøet. (Elv, vei, bebyggelsesmønster)
- * Spesielt verdifulle kulturminner.
- * Kulturminner under terreng eller bebyggelse, kjente eller mulige.
- * Klarlegging og avgrensning av virkningsområde - direkte berørt og berørt av ringvirkninger.

Om kulturmiljøets utviklingsmuligheter. Hva kan kulturmiljøet tenkes å tilføre tiltaket?

Direkte virkninger

Virkninger tiltaket har fysisk, bruksmessig og visuelt innenfor tiltakets geografiske område, på

- helhetsinntrykk, landskap, struktur
- enkeltobjekter og sammenhenger
- mulige kulturminner under bakken
- immaterielle verdier, (påvirkes stedets kulturelle egenart, stedsnavn eller lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til)

privat- og samfunnsøkonomiske virkninger for kulturmiljø (f.eks verdi av eksisterende bebyggelse, virkning for lokalområdets attraktivitet)

Er det konflikter - i tilfelle, hvilke?

Ringvirkninger

Virkninger tiltaket får fysisk, bruksmessig og visuelt utenfor dets geografiske område f.eks på grunn av tiltakets følger for annen virksomhet, på

- helhetsinntrykk, landskap, struktur
- enkeltobjekter og sammenhenger
- mulige skjulte fornminner
- immaterielle verdier,

privat- og samfunnsøkonomiske virkninger for kulturmiljø (f.eks virkninger for eksisterende virksomheters økonomiske betingelser, evt.

bruksendringer av veier eller bebyggelse med endring av naboområders attraktivitet - eks.: landbruk endrer karakter ved utvikling av tilgrensende tettsteder)

Valg av stasjonsplassering vil være avgjørende for regional utvikling.

Er det konflikter - i tilfelle, hvilke?

Tiltakets egenverdi og samspill med omgivelsene

Tiltakets egenverdi.

Tiltakets kvaliteter som fremtidig kulturminne.

Kommer visjonene med? Hvordan ivaretas utforming?

Idé- eller arkitektkonkurranser? Kompetent

fagdeltagelse på kulturmiljø i jury?

Tiltakets samspill med omgivelsene. Hvordan unngå barrierevirkninger. Hvordan unngå uheldig oppdeling av kulturlandskapet. Hvordan unngå uheldige skjæringer og fyllinger. Valg av tunneler eller broer.

I byområder - ved stasjoner: Hvordan ta vare på eller gjenskape de bykvaliteter som angripes ved nyanlegg? Kreativ arealutvikling sammen med berørte kommuner og sektorinteresser.

Redegjørelse for eventuelle avbøtende forholdsregler

Hvordan kan potensielle konflikter minimaliseres, om de ikke kan unngås? Forståelse for kulturmiljøet gjennom den videre planlegging, dets verdier, muligheter og begrensninger, samarbeid med kulturminnevernet.

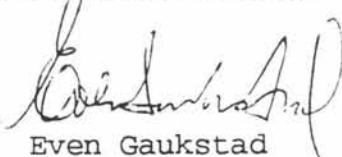
Tilrettelegging, flytting, beskyttelse, reparasjon, dokumentasjon, andre avbøtende tiltak.

Form og fremstilling

Meldingen er kortfattet og på et lett forståelig språk, men anskueliggjør i liten utstrekning tiltaket og dets potensielle virkninger.

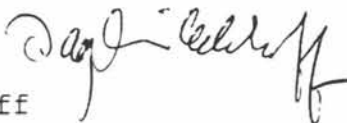
I det videre utredningsarbeidet er det viktig å være omhyggelig med valg av egnet illustrasjonsmateriale, for at virkningene av utbyggingstiltaket på utbyggingsområde og nabolikskap skal kunne anskueliggjøres for høringsinstanser og almenhet. Perspektiviske skisser og/eller fotomontasjer vil ofte være nødvendig for å belyse problemstillingene på de ulike nivåer.

For Riksantikvaren



Even Gaukstad
fung. underdirektør

for
Knut Skjeggestad



Saksbehandler: Siv. ark Dagfinn Eckhoff

Gjenpart:

Miljøverndepartementet, avd. for naturvern og kulturminner

Østfold fylkeskommune, kulturavdelingen
Akershus fylkeskommune, fylkeskultursjefen,
kulturvernseksjonen.

Oslo fylkeskommune, byantikvaren i Oslo.

Direktoratet for naturforvaltning
Statens forurensningstilsyn

Statens forurensningstilsyn

Postadresse: Postboks 8100 Dep., 0032 Oslo 1
Kontoradresse: Strømsveien 96
Telefon: (02) 57 34 00 - Telefax: (02) 67 67 06
Miljøtipset: 050-31 500
Telex: 76 684 sft n - Telegramadr: "Forurensning"



Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

u.o. § 5.2

Deres ref.

Vår ref.

Dato

2 2. 11. 91

91/4371-3 p/hh

91/9367-4 AP/JBK
683.033/9

MILJØVERNDEP.	
SAKSNR:	REF:
91/4371-8	911126

NSBs HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO-KORNSJØ

Høringsuttalelse

SFT mener antall støyutsatte over 55 og 60 dBA (Leq) bør kartlegges. Samfunnsøkonomiske vurderinger bør foretas ved å se miljømessige og transportøkonomiske forhold i sammenheng og sammenlikne med et basisalternativ. I første omgang kan det utarbeides en grovmasket konsekvensutredning for de ulike alternativene.

Vi viser til brev av 27. september 1991 fra NSB Hovedkontoret, Utviklings- og miljøavdelingen, med melding sendt til offentlig høring vedrørende høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø. Videre viser vi til Deres brev av 17. oktober 1991 der det bes om at vår høringsuttalelse gis til Miljøverndepartementet for samordning.

Støy

Det eksisterer idag ingen vedtatte retningslinjer for jernbanestøy. Et utkast til retningslinjer for skinnegående trafikk ble imidlertid utarbeidet i 1983. Arbeidet med disse retningslinjene skal nå startes opp igjen.

I den foreliggende meldingen for høyhastighetsprosjektet heter det at i utgangspunktet vil støyskjermende tiltak bli iverksatt ved eksisterende bebyggelse for skjerming utendørs til 60 dBA. SFT anser det hensiktsmessig at man i første omgang kartlegger hvor mange som blir utsatt for utendørs døgnkvalivalent støynivå over både 55 og 60 dBA (Leq) ved de 3 hovedalternativene. Alternative kostnadsanslag kan deretter utarbeides. Vi viser forøvrig til utkastet til retningslinjer for støy fra skinnegående trafikk (forslaget fra MDs og SFTs representanter i Jernbanestøygruppa).

Ved prosjektering av støytiltak kan f.eks. støyskjermer, lokale

trasealternativer og fasadeisolering av bebyggelse vurderes. Vi tror videre det bør settes av ressurser til å klarlegge hvor mye støyemisjonen fra hjul/skinne kan reduseres i forhold til dagens standard.

Dessuten vil vi spesielt nevne mulighetene for støyreduksjon ved å benytte en kombinasjon av lave støyskjermer langs spor og hjultildekking. Dette bør utredes nærmere av NSB. Vi viser til tidligere kontakt med NSB om denne saken.

Utredningsprogrammet forøvrig

Vi ser det som ønskelig at man i konsekvensutredningen ser de miljømessige (støy, luftforurensning, utslipp av klimagasser m.v.) og transportøkonomiske forhold i sammenheng ved at det gjennomføres samfunnsøkonomiske kalkyler der kostnad og nytte av de ulike hovedalternativene sammenliknes med et nullalternativ/basisalternativ.

Ved denne sammenlikningen av ulike strategier må det tas hensyn til at det kan være mulig å redusere investeringene til vegformål (antall felt på innfartsvegene m.v.) eller oppnå bedre flyt (mindre tidskostnader for trafikantene). Tilsvarende, og da særlig ved valg av en jernbaneløsning etter hovedalternativ C, kan behovet for flyreiser til Göteborg/København bli redusert.

Vi ser det som rimelig at man i slike samfunnsøkonomiske kalkyler inntil videre tar utgangspunkt i de hovedstrategiene som benyttes i TP10-arbeidet for Oslo/Akershus og for Sarpsborg/Fredrikstad. Vi antar at det kan være hensiktsmessig å bygge på det samfunnsøkonomiske "modellapparatet" som blir etablert i forbindelse med dette transportplanarbeidet, og bygge dette videre ut med ulike jernbanestrategier, samtidig som også modellene for Oslo/Akershus og Sarpsborg/Fredrikstad kjedes sammen og tall for Moss og Halden bringes inn.

Vi viser til en veileder som veiledningsgruppa for TP10-arbeidet har utgitt om "Samfunnsøkonomiske kalkyler for
/. transportstrategien" (følger vedlagt) og som eksempler på bruken
./.. av denne til rapporten "Case Drammen" (del II, følger vedlagt)
og til en rapport som blir utarbeidet i forbindelse med TP10 i Tønsberg og som vil foreligge ca. 1.12 d.å. fra TØI.

Plan- og bygningsloven § 33

NSB ber spesielt om synspunkter på videre behandling av denne saken og framhever som sin oppfatning at en gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven (PBL) § 19 (fylkesdelplaner) skal få tilrettelagt et gjennomarbeidet grunnlagsmateriale for valg av prinsipløsning for prosjektet og et program for videre planlegging etter PBL § 20 (kommunedelplaner). Vi er noe usikre på om NSB med dette mener at man ikke ønsker å gjennomføre en formell behandling av en konsekvensutredning i henhold til bestemmelsene i PBL § 33?

Med utgangspunkt i T-746 (MD 1990) vil vi imidlertid foreslå følgende mulige løsning: Utredningsarbeidet gjennomføres i henhold til PBL § 33, men i to runder. I første runde som tar utgangspunkt i foreliggende melding, avklares de forhold som vil være sentrale ved valg av prinsipløsning for prosjektet. For

dette formålet utarbeides det en grovmasket konsekvensutredning for de ulike alternativene. Denne utredningen bør foreligge så tidlig at resultatene kan bringes inn i arbeidet med NJP og NVVP. "Når et prinsippvedtak foreligger vil det være tilstrekkelig å utarbeide et mer detaljert utredningsprogram for de aktuelle eller det valgte alternativ, med sikte på ytterligere avklaring av de forhold som må belyses nærmere før endelig beslutning om tiltaket blir gjort" (sitat fra T-746).

Med hilsen


Jan Boe Kielland (e.f.)


Arne Palmstrøm