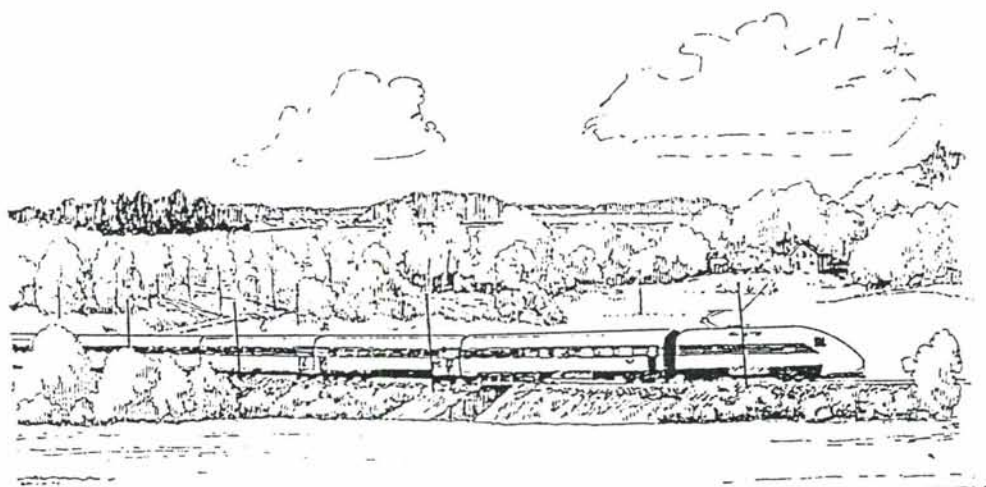




18.06.93



**BEHANDLING AV INNKOMNE UTTALELSER  
TIL KONSEKVENsutREDNING (FASE I)  
OG PROGRAM FOR FASE II AV 1.10.1992  
\* PROSJEKTRÅDETS INNstilling  
\* REVIDERT PROGRAM FOR FASE II**

7. juni 1993

## **HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG)**

Jernbanelverket  
Direktoratet  
Biblioteket

Ebc. 1

625.1111-81:103

## INNLEDNING

NSBs melding med program for konsekvensutredning vedrørende Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø ble offentlig hørt i perioden 1. oktober - 2. desember 1991.

Programmet for den "grovmaskete" konsekvensutredningen etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a, fase I, ble etter de innkomne merknadene, samt kontaktmøter med Miljøverndepartementet, endret noe og lagt ut til orientering, samtidig som program for "finmasket" konsekvensutredning for en del av parsellene ble lagt ut til høring i perioden 30.03. - 11.05.1992. Dette programmet omfattet følgende parseller:

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

og ble godkjent 30.09.1992.

**Konsekvensutredning for fase I ("grovmasket") omfattende hele prosjektet Oslo S - Kornsjø, samt forslag til program for fase II ("finmasket") for de gjenstående parsellene: Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø**

har nå ligget ute til høring i perioden 23. oktober 1992 - 1. februar 1993.

Foreliggende rapport er en stikkordmessig gjennomgang av de innkomne uttalelsene til denne sist nevnte høringsrunden. Merknadene er redigert i følgende rekkefølge:

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

Videre er det med *kursiv* gitt NSBs foreløpige kommentarer til hver enkelt uttalelse. Deretter er det gitt en innstilling fra prosjektrådet, samt forslag til revisjon av programmet for fase II for de gjeldende delstrekningene.

Hensikten med sammenstillingen er, at den skal danne grunnlag for NSB Banedivisjonen, som fra Samferdselsdepartementet er delegert godkjennende myndighet, i samråd med Miljøverndepartementet å avgjøre om og i hvilken grad uttalelsene skal føre til endringer eller utdypninger i konsekvensutredningens fase I, samt i det foreslåtte, reviderte utredningsprogram for fase II for de delstrekningene dette gjelder.

Uttalelsene er som helhet gjengitt i eget bilag.

**INNHold**

	Side
<b>INNLEDNING</b>	1
<b>MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER</b>	5
<b>A STATLIGE ORGANER</b>	5
A01 Det kongelige kommunal- og arbeidsdepartement	5
A02 Det kongelige samferdselsdepartement	5
A03 Statens Vegvesen, Vegdirektoratet	5
A04 Statens Vegvesen Oslo, Vegkontoret	6
A05 Statens Vegvesen Akershus, Vegkontoret	6
A06 Statens Vegvesen Østfold, Vegkontoret	7
A07 Forsvarets bygningstjeneste	8
A08 Riksantikvaren	8
A09 Direktoratet for naturforvaltning	11
A10 Fylkesmannen i Oslo og Akershus	12
A11 Fylkesmannen i Østfold	12
A12 Fylkeslandbruksstyret i Østfold	13
A13 Rygge landbruksnemnd	13
A14 Råde landbruksnemnd	14
A15 Fylkeslegen i Østfold	14
<b>B FYLKESKOMMUNALE ORGANER</b>	16
B01 Akershus fylkeskommune, Fylkesutvalget	16
B02 Akershus fylkeskommune, Samferdselsstyret	17
B03 Akershus fylkeskommune, Miljøvernavdelingen	17
B04 Akershus fylkeskommune, Helse- og sosialdirektøren	17
B05 Akershus fylkeskommune, Næringssjefen	18
B06 Akershus fylkeskommune, Fylkeskultursjefen	18
B07 Akershus Energiverk (AEV)	18
B08 Fylkeslandbruksstyret i Akershus	18
B09 Østfold fylkeskommune, Fellesuttalelse	19
B10 Østfold fylkeskommune, Fylkesutvalget	20
B11 Østfold fylkeskommune, Fylkeskultursjefen	21
B12 Buskerud fylkeskommune	22
<b>C KOMMUNER</b>	23
C01 Oslo kommune, Byrådet	23
C02 Oslo kommune, Byantikvaren	24
C03 Follo-kommunene v/ordførerne	24
C04 Oppegård kommune	25



C05	Ski kommune	25
C06	Moss kommune	26
C07	Rygge kommune	26
C08	Råde kommune	26
C09	Prosjekt Kommunesammenslutningen (Fredrikstad)	28
C10	Onsøy kommune	28
C11	Fredrikstad kommune	29
C12	Rolvsøy kommune	29
C13	Borge kommune	29
C14	Sarpsborg kommune	30
C15	Halden kommune	30
C16	Trøgstad kommune	31
C17	Eidsberg kommune	31
<b>D</b>	<b>ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE</b>	<b>32</b>
D01	Rikeåsen Vel, Kolbotn	32
D02	Erik Magnussøn, Moss	32
D03	Naturvernforbundet i Østfold	33
D04	Seutelvens grunneierlag	34
D05	Helge Strand, Fredrikstad	34
D06	Lande Velforening (Sarpsborg)	35
D07	Naturvernforbundet i Halden	35
D08	Berg skole	36
D09	Berg, Rokke og Asak historielag	36
D10	Halden reiselivslag	37
D11	Nordisk kulturkjede, Halden	37
D12	Miljøforeningen Grønne Norden, Halden	37
D13	Jens Bjørnstad, Tistedal	38
D14	Stiftelsen Bøkevangen, Prestebakke	38
D15	Prestebakke Velforening	39
D16	Judith Olsen, Granheim, Prestebakke	39
D17	Tove Anita Olsen, Kornsjø	39
D18	Kornsjø og omegn velforening	40
D19	Fellesuttalelse fra beboere ved Paulsbo, Kornsjø	40
D20	Håkon Stang, Kornsjø	40
D21	Grethe Mattsson, Färgelanda, Sverige	41
D22	Idd Skogeierlag og Idd Bondelag	41
D23	Landsutvalget for jernbane	42
	<b>SAMMENDRAG / INNSTILLING</b>	<b>43</b>
	<b>REVIDERT KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM FASE II</b> <b>for delstrekningene Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø</b>	<b>47</b>
	<b>EGET BILAG: Samtlige uttalelser til høringen</b>	



## MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER

### A STATLIGE ORGANER

#### A01 Det kongelige kommunal- og arbeidsdepartement

(Ref.: 91/5724, brev av 13.01.93)

Ingen merknader, hverken til konsekvensutredningen eller til programforslag fase II.

#### A02 Det kongelige samferdselsdepartement

(Ref.: 93/235-450.0, brev av 11.02.93)

Departementets uttalelse er vedlagt kopi av Vegdirektoratets (A03) og de berørte vegkontorenes uttalelser (A04-06). Departementet har forøvrig ingen merknader.

#### A03 Statens Vegvesen, Vegdirektoratet

(Ref.: 91/5489-9, brev av 26.01.93)

Vegdirektoratet mener at det bør stilles samme krav til utredning og dokumentasjon om måloppnåelse for høyhastighetsprosjektet som for andre store samferdselsprosjekter.

VD framhevet i brev av 27.11.91 behov for en egen og helhetlig transportanalyse, blant annet for å dokumentere trafikkoverføring fra andre transportformer.

KU-utredning og planlegging pågår på alle nivåer samtidig. Dette gjør saken svært uoversiktlig. NSB synes i liten grad å ha fulgt opp forutsetningen om at KU fase I skal utgjøre beslutningsgrunnlag for Stortingets prinsippvedtak.

I konklusjonen framholder VD at utredning av overordnede trafikale konsekvenser for nærtrafikkområdet i Oslo/Akershus og sentrale regioner i Østfold tilhører utredningsnivået for KU fase I. På den bakgrunn mener VD at den framlagte KU ikke tilfredsstillende utredningskravet framsatt i utredningsprogrammet punkt 4.

#### *NSBs merknader:*

*VDs påpekning av behov for helhetlig transportanalyse ble også framhevet i direktoratets uttalelse til meldingen vedr. prosjektet. Det ble i den påfølgende planleggingsfase tatt direkte kontakt med direktoratet. I et møte den 10.01.92 ble det så gjort rede for den beregningsmetode NSB la til grunn for vurderingene av*

overførings-potensialet. Det ble konkludert med at de forutsatte overførte trafikkmengder fra vegsiden var relativt beskjedne i forhold til den totale vegtrafikk. Videre ble det laget et referat fra dette møtet og oversendt Vegdirektoratet. Reaksjoner på dette referatet har NSB ikke mottatt fra VD.

Årsaken til at planlegging skjer på flere nivåer samtidig er uheldig. Dette er NSB også fullstendig klar over og årsakene er framført overfor VD i ovennevnte møte. NSB mener likevel at forutsetningene for at man på sentralt hold skal kunne fatte en prinsipiell beslutning om at det bør skje en (videre) utbygging av et høyhastighetsprosjekt mot Europa er tilstrekkelig dokumentert i foreliggende utredning.

NSB er fortsatt av den mening at dokumentasjonsnivået i utredningen tilfredstiller det nivå som er framsatt i utredningsprogrammets punkt 4.

For øvrig ser NSB fram til et positivt samarbeide med andre etater, deriblant vegvesenet, på utredningsnivået i fase II.

#### **A04 Statens Vegvesen Oslo, Vegkontoret**

(Ref.: 91/1115-12, brev av 12.01.93)

Uttalelsen fra vegkontoret i Oslo er vedlagt Vegdirektoratets uttalelse.

Det oppgitte tall for trafikkoverføring fra veg til tog over bygrensen betegnes som svært beskjedent og vil ikke endre behovet for vegutbygging i sydkorridoren. Som tidligere påpekt i uttalelse til meldingen savnes fortsatt en mer helhetlig analyse av hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet vil kunne få for hele transportsystemet.

##### **NSBs merknader:**

Det vises til merknader til Vegdirektoratets uttalelse, 2. avsnitt.

#### **A05 Statens Vegvesen Akershus, Vegkontoret**

(Ref.: 91/4241-8,9, brev av 07.01.93)

Uttalelsen fra vegkontoret i Akershus er vedlagt Vegdirektoratets uttalelse.

Vegkontoret har ingen merknader til konsekvensutredningen ut over de kommentarer som ble gitt til godkjent forslag til program for fase II for strekningen Oslo - Ski. Her framgår det at vegkontoret oppfatter NSBs utbyggingsstrategi i sydområdet som i store trekk allerede fastlagt og at de videre konsekvensutredningene i dette området derfor kan gjøres enklere enn i vestområdet. Samtidig signaliseres et utspill fra Statens vegvesen om et videre samarbeidsopplegg med NSB for sydområdet.



**NSBs merknader:**

*NSB vil uttrykke en positiv vilje til å delta i et samarbeidsprosjekt når det gjelder det totale transportsystemet i sydområdet. NSB er, som uttrykt i merknadene til vegvesenets uttalelse til meldingen, opptatt av at et slikt arbeid ikke må føre til forsinkelser for framdriften i høyhastighetsprosjektet.*

**A06 Statens Vegvesen Østfold, Vegkontoret**

(Ref.: 89/1924-39, brev av 25.01.93)

Vegkontoret slutter seg til hovedtrekkene i jernbaneutredningen. Det er spesielt viktig at alle fire Østfoldbyene får et fullverdig IC-tilbud. Vegkontoret vil imidlertid ikke ut fra det foreliggende materialet foreta en endelig anbefaling når det gjelder den europarettete trafikken. De regionale konsekvensene av en eksklusiv EC løsning gjennom Nedre Glomma-regionen er ikke tilstrekkelig belyst og må sees i sammenheng med intensjonene i Transportplan for regionen.

Vegkontoret ser det som uheldig at byproblematikken er utsatt til fase II, fordi man her sannsynligvis vil ha de største problemene. Videre pekes det på behov for å se grundigere på de samfunnsmessige konsekvensene enn det som er forutsatt i NSBs forslag til program. Særlig gjelder dette vurdering av de ulike alternativene gjennom Nedre Glomma-regionen ut fra ønsket arealutvikling.

Kontakten mellom vegkontoret og NSB har i kommunedelplanarbeidet (NSB-hovedplan) for Sandbukta - Dilling vært for dårlig. Det forutsettes at vegkontoret trekkes langt sterkere med i tilsvarende prosess i Fredrikstad og Sarpsborg. Det er gjengitt en rekke problemstillinger som vegkontoret ønsker avklaring på i fase II.

**NSBs merknader:**

*Gjennom utredningen mener NSB tilstrekkelig å ha dokumentert at satsing på en "eksklusiv europarettet bane" ligger langt inn i framtiden. Det er først og fremst i IC-markedet at berettigelsen i en kraftig satsing på en utbygging av infrastrukturen ligger. NSBs konklusjon er derfor at EC-trafikken i overskuelig framtid må finne sin løsning i avvikling på felles trasé med IC-trafikken.*

*Dette er også, foruten selve tidsaspektet, en av årsakene til at byproblematikken med sin kompleksitet er skjøvet ut til fase II i planleggingen. De samfunnsmessige konsekvensene i fase II bør sees i sammenheng med problemstillingen ved de enkelte delparsellene. Dette vil si at en utdyping av slike forhold først og fremst hører hjemme under planleggingen i byene og de større tettstedene.*

*NSB har merket seg at vegkontoret føler at kontakten ikke har vært tilfredsstillende i fase II - arbeidene på strekningen Sandbukta - Dilling. NSB vil etterstrebe en bedre kontakt/samarbeid med vegkontoret på de øvrige delstrekningene.*



## A07 Forsvarets bygningstjeneste

(Ref.: 16235/92/B/FBT, brev av 18.01.93)

Forsvaret konkluderer med at utredningen har en detaljeringsgrad som ikke avdekker mulige interessekonflikter med Forsvaret. Videre påpekes det at den videre bearbeidelse av planene for traséen gjennom Ski sentrum vil berøre en av forsvarrets større eiendommer. Forsvaret bidrar gjerne i et samarbeide for å få til en positiv utvikling av sentrumsområdet.

### *NSBs merknader:*

*Forsvaret vil få samtlige planer på neste detaljeringsnivå til høring. NSB vil komme tilbake til eventuell bistand i planleggingen fra forsvarrets side når dette måtte bli aktuelt.*

## A08 Riksantikvaren

(Ref.: 7894/92 P 1-26, brev av 01.02.93)

Riksantikvarens uttalelse bygger i stor utstrekning på faglige merknader fra de tre berørte fylkeskommunene. Riksantikvaren avga også uttalelse til revidert program for fase I og forslag til program for fase II ved forrige utleggelse. Da de påpekte sider ved prosess og program som den gang, på grunn av for sen ankomst, ikke synes fanget opp i foreliggende høringsutkast, gjentas derfor enkelte punkter nå.

Riksantikvaren har laget et eget sammendrag til sin uttalelse. Denne er i sin helhet gjengitt nedenfor. (*Nummerering er gjort av NSB*). I tillegg er det gjort en rekke forslag til endringer i både planinnhold og i prosess. Disse framgår av vedlegget, som gjengir uttalelsene i sin helhet.

### **"Sammendrag og konklusjon**

Konsekvensutredningen er godt presentert og illustrert. På temaområdet kulturmiljø er utredningen (fase I) og program for fase II ikke god nok. Riksantikvaren kan derfor ikke se at utredningsplikten med dette utgangspunktet vil bli oppfylt i henhold til plan- og bygningslovens § 33-6. Forslag til endringer og tillegg er nærmere begrunnet og uthevet med kursiv i det etterfølgende (*se vedlegg*). De viktigste punktene gjengis her:

### BEHANDLING OG FRAMDRIFT

- 1: KU fase I gir ikke tilstrekkelig kunnskap om virkningene til å danne grunnlag for valg av hovedalternativ, og dermed til å danne grunnlag for politisk behandling f.eks. i form av fylkes(del)plan i Østfold. KU fase II er lagt opp så oppstykket i tid og rom at de heller ikke er egnet til å treffe slikt valg. KU fase II og delplaner i tilgrensende områder må samordnes slik at traséer og alternativer ikke fastlåses før virkninger i naboområdet er kjent.
- 2: Overordnet KU på fylkesplannivå må være godkjent - det vil si at grunnlag for

- valg av hovedalternativ foreligger før fylkesplan behandles.
- 3: Fylkes(del)plan må behandles/vedtas før kommune(del)planer behandles/vedtas.
  - 4: KU fase II behandles før kommune(del)planer behandles/vedtas.

#### VIDERE UTREDNING

- 5: Det må avklares om en framtidig C-løsning får betydning for trasé og standard for deler av den valgte løsningen, og om dette i såfall får betydning for kulturmiljø.
- 6: Det må gis et samlet bilde av InterCity- og lokalbanesituasjonen i framtiden - deriblant hva som vil bli opprettholdt av eksisterende bane og stasjoner.
- 7: Der det er klart at baneanlegg og -bygninger blir liggende utenfor traséen, må disses skjebne og avbøtende tiltak beskrives.
- 8: Massedeponier og anleggsveier må utredes.
- 9: Broer eller viadukter bør vurderes oftere i kupert og spredt eller ubebygget landskap, og omtales i KU fase II.
- 10: Der ulemper for kulturmiljøet ikke er til å unngå, eksempelvis i en anleggsperiode må avbøtende tiltak settes i verk og områdene tilbakeføres så godt som mulig. Slike tiltak skal utredes i fase II.
- 11: Det er viktig at NSB's planer i Gamle Oslo legges i nært samråd med Miljøbyen-prosjektet, og i samsvar med målene.
- 12: Nødvendig med personell til å vurdere fagområdet nyere tid samt å sammenstille kunnskapene på de ulike fagområdene i et helhetsperspektiv.
- 13: NSB bør i samarbeid med kommunene bidra til at stedsanalyser utvikles og benyttes i planleggingen i større grad. (Kulturmiljø er et sentralt tema i slike analyser). Stedsanalyser hører hjemme senest i KU fase II."

#### **NSBs merknader:**

##### Generelt:

*NSB har merket seg Riksantikvarens synspunkter både vedrørende temaområde kulturmiljø og den totale planprosessen.*

*Riksantikvarens bemerkning om at etatens uttalelse innkam noe sent er korrekt, idet revidert program for fase I og forslag til program for fase II allerede var sendt videre til endelig godkjenning. Det gjøres oppmerksom på, at Miljøverndepartementet, som Riksantikvarens fagdepartement, ikke har funnet grunn til å reagere på det framlagte, godkjente forslag.*

*NSB har, etter beste skjønn - og i samråd med Miljøverndepartementet - fulgt det opplegg for planlegging og høringer, som er beskrevet i veileder (T-746). NSB vil imidlertid understreke at det er full forståelse for en del av Riksantikvarens synspunkter innenfor temaområde kulturmiljø, og vil gjennom det reviderte program for fase II for de gjenstående parseller som denne høringsrunden omfatter, søke å tilfredsstille disse. Det må videre påpekes, at NSB anser særlig byområdene som de mest kompliserte og har derfor gjennom den prosess som har funnet sted i fase II i*



Moss allerede strukket seg meget langt i forhold til vanlig praksis mht utredningsomfang.

Behandling og framdrift:

Ad pkt. 1 og 2: NSB er fremdeles av den oppfatning at kvaliteten på en grovmasket KU, slik den er lagt fram i høringsdokumentene, skal være tilstrekkelig grunnlag for på sentralt politisk hold å foreta et valg av utbyggingsprinsipp for en høyhastighetsbane Oslo - Gøteborg. Som det framgår av dokumentene er C-alternativet i utgangspunktet å betrakte som et sammenlikningsalternativ, rettet mot en eventuell framtidig utbygging, avhengig av både svensk planlegging på tilsvarende standard og avhengig av et markedsgrunnlag, som ikke kan sees i overskuelig framtid. Det er først og fremst i InterCity-trafikken NSB ser det riktig å satse de nærmeste 10-20 år. Dette markedet må betjenes i alle fall. Først og fremst av denne grunn finner NSB det riktig å knytte satsingen mot utlandet sammen med IC-satsingen.

Koplingen av utredningen mot eventuelle fylkesdelplaner er det opp til den enkelte fylkeskommune å følge opp. Akershus fylkesutvalg ga allerede i sin uttalelse til meldingen uttrykk for at det ikke anbefalte en utarbeidelse av en fylkesdelplan. Senere har det også fra administrasjonen i Østfold blitt gitt uttrykk for at en fylkesdelplan ikke vil bli utarbeidet i forbindelse med KU-fase I.

Når det gjelder valget mellom alternativene A og B, er dette i realiteten et valg mellom prinsipiell betjening av byene i Nedre Glomma - regionen. Her mener NSB at KU-fase I, sammen med de bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske analyser, gir et tilstrekkelig grunnlag til å treffe et valg av utbyggingsprinsipp.

Ad pkt. 3: Dersom fylkene ønsker å utarbeide fylkesdelplaner vil NSB si seg enig i at vedtak av kommunedelplaner må utstå. Det vises imidlertid til fylkenes holdninger til dette spørsmål (se jernbaneutredningen, side 53).

Ad pkt. 4: NSB er enig (se jernbaneutredningen, side 53).

Videre utredning:

Ad pkt. 5: Alternativ C er i prinsippet ikke forenlig med noen av de øvrige alternativenes traséer. Dertil er spranget i krav til stivhet i linjeføring for stort! Alternativet er, som det framgår av rapportene, å anse som et referansealternativ. NSBs politikk er at satsingen på høyhastighetstog i overskuelig framtid er utbygging for hastigheter opp til 200 km/h med konvensjonelt materiell. Tidsperspektivet, samt uvisshet omkring linjeføring og hvor et eventuelt grensekryssingssted for en slik bane vil være, gjør spekulasjoner omkring et C-alternativ på det nåværende tidspunkt lite hensiktsmessig.

Ad pkt. 6 og 7: Jernbaneutredningen gir en foreløpig skisse til stasjonsopplegg som grunnlag for markedsvurderingene. Som utredningen imidlertid gir klart uttrykk for er stoppmønsteret avhengig av markedssituasjonen til enhver tid (se jernbaneutredningen, side 15). Hva som blir opprettholdt av eksisterende bane og stasjoner vil bli vurdert i kommuneplansammenheng (hovedplan) hvor også konsekvensene på fase II-nivå vil bli belyst.

Ad pkt. 8 - 10: Dette er forhold som er forutsatt i fase II. Eventuelle endringer i programtekst for å understreke dette vurderes.

Ad pkt. 11: Kontakt med Miljøbyenprosjektet er allerede opprettet. Fra NSBs side

koordineres denne kontakten formelt via Eiendomsdivisjonen. Baneregion Øst vil imidlertid i forbindelse med oppfølgingen av KU-fase II i høyhastighetsprosjektet opprette direkte kontakter mot fagetatene. Foreløpig formidles alle merknader fra disse etatene til baneregionen.

Ad pkt. 12: NSB vil kontakte fagmyndighetene med sikte på å komme fram til en løsning som sikrer rimelig kvalitet på vurderingene av fagområdet kulturmiljø.

Ad pkt. 13: "Stedsanalyser" inngår i forslaget til program for fase II under begrepet "byplanmessige forhold". Innholdet i og omfanget av disse analysene bør tilpasses behovet på hvert enkelt sted.

## **A09 Direktoratet for naturforvaltning**

(Ref.: 92/12626/NS, Ark. 75, brev av 23.03.93)

Uttalelse til KU fase I:

Direktoratet (DN) mener det burde ha vært gjennomført en mere omfattende vurdering av konsekvensene for by- og tettstedsutvikling i Nedre Glomma-regionen i fase I i utredningsprosessen. Det anbefales at dette utføres før valg av korridor treffes.

Uttalelse til programforslag for KU fase II:

- 1: Det finmaskede utredningsprogrammet bør suppleres med vurderinger av virkninger for vernede våtmarksområder og storvilt.
- 2: De landskapsmessige konsekvensene i sårbare landskapsområder må visualiseres.
- 3: Avbøtende tiltak for naturvernområder og vilt må konkretiseres.

I tillegg påpekes at det bør utarbeides et program for oppfølgende undersøkelser av effekten av avbøtende tiltak m.h.p. storvilt.

### **NSBs merknader:**

Ved utleggelsen av melding og utredningsprogrammet hadde DN ikke merknader til manglende vurdering av by- og tettstedsutvikling. Som et resultat av høringsprosessen ble imidlertid byproblematikken tatt opp som eget tema og presentert i programforslag for fase II på en del av strekningene. I uttalelsen vedr. dette programmet hadde ND ingen merknader vedr. temabehandlingen. NDs uttalelse til det nå hørte programforslag støtter imidlertid det syn som kommer til uttrykk i fellesuttalelsen fra Østfold fylkeskommune og kommunene i Nedre Glomma. Det vises til NSBs merknader til denne (B09).

Vedr. ønsker om endringer i programmet for fase II, har NSB tatt disse til etterretning.



## A10 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

(Ref.: J.nr. 92/07012-3, A.nr. 715.31, brev av 22.02.93)

Fylkesmannen har merket seg at de behov for nærmere utredning som ble påpekt i uttalelsen til meldingen er rimelig ivaretatt i utredningen. Han tar videre til etterretning at NSB ikke har funnet det som sin oppgave å sammenligne miljø- og samfunnsmessige konsekvenser av høyhastighetsbanen med alternative samferdselsprosjekter.

Det forutsettes at spørsmål vedr. overskuddsmasser fra traséen behandles i fase II. Disse spørsmål går på omfang, håndtering, transportbehov ved mellomlagring, eventuell deponering og konsekvenser for vann og vassdrag.

Fylkesmannen finner det svært uheldig å anlegge tverrslag på tunnelen i Ljabrudalen under anleggsperioden pga. dalens rolle i grøntstrukturplanen og i økologisk sammenheng.

Av andre forhold som forutsettes utredet i fase II nevner Fylkesmannen: Støy og forurensning fra anleggs- og transportvirksomheten, forholdene rundt Rosenholm og tunnelpåkugg i Gamlebyen, samt sikkerhets- og beredskapsforhold i forbindelse med de relativt lange tunnelstrekningene.

Fylkesmannen er innstilt på medvirkning i vurdering av nevnte spørsmål.

### *NSBs merknader:*

*Fylkesmannens anmerkninger og ønsker vedrørende innhold og omfang av fase II er for de aller flestes vedkommende ment ivaretatt gjennom fase II på kommunedelplan-/reguleringsplannivå. Programmet for denne fasen når det gjelder strekningene i Oslo og Akershus er som kjent allerede vedtatt.*

*Når det gjelder forholdene i Gamlebyen spesielt koordineres NSBs virksomhet og synspunkter gjennom NSBs Eiendomsdivisjon i forbindelse med Miljøbyenprosjektet. Forøvrig er Fylkesmannens uttalelse også videreformidlet til Baneregion Øst, som riktig adresse for ytterligere anmerkninger og samarbeide i KU-fase II. Eventuell videre utdyping av forebyggende sikkerhetstiltak ved den påpekte, lange tunnelloøsningen som et spesielt tema på delstrekningen Gamlebyen - Rosenholm, bør også kunne diskuteres med Baneregionen.*

## A11 Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernavdelingen

(Ref.: 3411/92 ER/-741.6, brev av 18.03.93)

Miljøvernavdelingen fastslår at jernbaneutredningen tilsvarer hovedplan etter vegloven.

Videre slutter man seg til fellesuttalelsen fra Østfold.

Under forutsetning av at det er mulig å finne tilfredsstillende og akseptable løsninger m.h.p. støy og nærmiljø for traséene gjennom byene, samt at traséene legges utenom de mest konfliktfylte områder som beskrevet i KU og at avbøtende tiltak gjennomføres som foreslått, ser miljøvernavdelingen samlet sett de minste konfliktenes ved valg av



alternativ A. Av B-alternativene er B1 på det nærmeste uakseptabel, mens B2 og B3 er noe bedre.

**NSBs merknader:**

*Utredningen har som mål å avklare hvilke prinsippiel løsning man bør planlegge videre med i neste fase. Jernbaneutredningen ligger m.a.o. ikke på hovedplannivå, men på vegutredningsnivå. "Neste fase" vil være kommunedelplaner eller reguleringsplaner og mer tilsvare "hovedplannivået" etter vegloven.*

*Vedrørende fellesuttalelsen vises til merknader til denne (B09).*

## **A12 Fylkeslandbruksstyret i Østfold**

(Ref.: sakliste nr: 21/93 i møte 26.01.93)

Uttalelsens første del er identisk med "fellesuttalelsen fra Østfold" (B09).

Fylkeslandbruksstyret tilrår at den videre framdrift baseres på viderutvikling av alternativ A.

Det påpekes også i uttalelsen en rekke forhold som bør ivaretas i den videre planleggingen (krysningspunkter, driftsveger osv), samt forutsetningen om å bli tatt med i den videre planleggingen i fastlegging av endelig trasé.

Dessuten bes NSB om å vurdere muligheten for å føre godstrafikken på et nytt spor mellom Kornsjø og Oslo via Indre Østfold for å øke framkommeligheten for både person- og godstrafikken.

**NSBs merknader:**

*Det vises til merknader til fellesuttalelsen (B09).*

*De forhold som er påpekt som nødvendig å ivareta i neste planleggingsfase er også forutsatt i det fremlagte forslag til program for fase II for strekningene Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø. Det er en selvfølge at landbruksmyndighetene vil bli tatt med på drøftinger i denne fasen av arbeidet.*

*Når det gjelder framkommeligheten langs en dobbeltsporet bane, viser kapasitetsberegningene at det foreslåtte driftsopplegg både for persontrafikk og godstrafikk kan avvikles uten problemer.*

## **A13 Rygge landbruksnemnd**

(Ref.: Sak nr. 013692 00042, møte 30.11.92)

Fylkeslandbrukskontoret i Østfold har oversendt høyhastighetsprosjektet til uttalelse blandt landbruksnemndene i Moss, Rygge og Råde, vedlagt saksframlegg. I forslaget til vedtak støttes valget av en utbygging i dagens korridor, fordi de arronderings-

messige konsekvensene blir mindre og at en unngår å angripe kulturlandskap som fra før er uten jernbane. Videre påpekes visse forhold som det er viktig å ta hensyn til i den videre planprosessen.

Landbruksnemnda i Rygge vedtok forslaget, men tilføyet at man ser færre ulemper med en tunnelloøsning enn et dag-alternativ på strekningen Moss-Dilling.

***NSBs merknader:***

*Programmet for videre planlegging i fase II er for strekningen gjennom kommunen allerede vedtatt etter høringsrunden 30.3.-11.5.92. De forhold som påpekes som viktige å ta hensyn til i den planleggingsfasen skal være ivaretatt gjennom det programmet.*

*Alternative traséføringer i den foreslåtte korridoren bør også fremmes i forbindelse med hovedplan-/kommunedelplanarbeidet (fase II).*

#### **A14 Råde landbruksnemnd**

(Ref.: Sak nr. 01359200026, møte 03.12.92)

Fylkeslandbrukskontoret i Østfold har oversendt høyhastighets-prosjektet til uttalelse blant landbruksnemndene i Moss, Rygge og Råde, vedlagt saksframlegg. Vedtaksforslaget framgår av sammendraget for Rygges uttalelse.

Landbruksnemnda i Råde hadde ingen tilføyelser til forslaget.

***NSBs merknader:***

*Se merknader til Rygge landbruksnemnds uttalelse (C07).*

#### **A15 Fylkeslegen i Østfold**

(Ref.: Snr. 92/1276 FM/AJW, brev av 26.01.93)

Fylkeslegen finner grunn til å bemerke enkelte forhold som ansees for mangelfullt vurdert både i utredningen og i forslaget til fase II. Dette gjelder særlig beskrivelsen av støysituasjonen både under anleggelse og drift av høyhastighetsbanen:

- 1: Fylkeslegen gir sin tilslutning til fellesutalelsen fra Østfold (B09) når det gjelder behovet for en snarlig avklaring (i fase II) av konsekvensene for byer og tettsteder.
- 2: Det framgår ikke i utredningen (fase I) om man har tatt hensyn til nødvendige miljøtiltak som støyskjerming m.v. i de utførte kostnadsberegningene.
- 3: Fylkeslegen antar at den i utredningen påståtte "korte varighet" for anleggsarbeidene vil måtte strekke seg over flere måneder, og finner det på sin

- plass å påpeke behov for sterkere vektlegging av konsekvensene for beboernes helse og trivsel i disse periodene.
- 4: Når det gjelder grenseverdier for støy, peker han på mulighetene for de lokale helsemyndighetene til å legge Oslo kommunes støyforskrifter til grunn for sine vurderinger av støysaker i anleggsperioden.
  - 5: Skjermingstiltak bør skje tidligst mulig i anleggsperioden også mhp permanente løsninger.
  - 6: I neste fase må man utrede de lokale konsekvensene ved utslipp fra maskiner, støv m.v. og da spesielt i anleggsperioden.

***NSBs merknader:***

*Ad pkt. 1: Se merknader til B09.*

*Ad pkt. 2: I fase I er det ikke medtatt spesielt kostnader til støyskjermingstiltak. Kostnadsberegningene ligger forøvrig på et nøyaktighetsnivå på ca. +/- 30 %. I fase II, når man opererer på et nøyaktighetsnivå på +/- 20 % vil tiltakene også kunne spesifiseres nærmere.*

*Ad pkt. 3 - 5: Fylkeslegens merknader tas til etterretning.*

*Ad pkt. 6: Det vises til teksten i forslag til program for fase II.*



## B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

### B01 Akershus fylkeskommune, Fylkesutvalget

(Ref.: sak 16/93, møte 26.01.93)

- 1: Fylkesutvalget gir sin tilslutning til NSBs foreslåtte løsning og påpeker at investeringene vil gi betydelige fordeler til den lokale/regionale trafikken i Oslo- og Akershusregionen.
- 2: Follo og Indre Østfolds store marked og potensiale for togreisende både med IC og EC bør innebære at NSB sørger for at disse togrutene også stopper ved Ski stasjon.
- 3: Det synes som om NSB har undervurdert nytten for den lokale/regionale trafikken.
- 4: De avbøtende tiltak som er påpekt i konsekvensutredningen bør konkretiseres og gjennomføres.
- 5: Fylkesutvalget ber om at trasévalget gjennom Ski blir nærmere utredet i fase II.

#### *NSBs merknader:*

*Ad pkt. 2: Dersom intensjonene om en høyhastighetsbane mot utlandet skal overholdes er det lite realistisk å regne med mer enn ett stopp på strekningen Oslo S - Kornsjø. Høyst sannsynlig vil et slikt stopp ligge i Østfold, med overgangsmuligheter fra øvrig togtrafikk.*

*Også for IC-tog bør man begrense antall stopp for å kunne holde reisetiden nede. NSB har imidlertid i utredningen gitt uttrykk for at endringer i markedssituasjonen kan innebære endringer i det antydete stoppmønster. Dette vil således vurderes i årene framover.*

*Når det gjelder det totale antall togstopp på Ski stasjon, så vil dette iallfall ikke være lavere enn idag og man vil oppnå vesentlige reisetidsforbedringer i rushtiden ved at innsatstogene kjøres direkte via den nye tunnel til Oslo. Regulariteten utenom rush vil trolig også forbedres gjennom frigitt kapasitet på dagens innerstrekning Ski - Oslo S.*

*Ad pkt. 3: NSB har gjennom et kapasitetsstudie funnet ut at det er mulig å overføre alle direktegående innsatstog for lokatrafikken til det nye dobbeltsporet. Dette bidrar til en betydelig forbedring i prosjektets nåverdi.*

*Ad pkt. 4: Avbøtende tiltak vil bli nærmere spesifisert i fase II.*

*Ad pkt. 5: NSB har allerede startet opp et nærmere studie av mulige traséer gjennom Ski tettsted.*

**B02 Akershus fylkeskommune, Samferdselsstyret**

(Ref.: sak nr. 89/92, møte 15.12.93)

Samferdselsstyrets vedtak er likelydende med de tre første punktene i Fylkesutvalgets uttalelse.

***NSBs merknader:***

*Jfr. merknader til Fylkesutvalgets uttalelse (B01).*

**B03 Akershus fylkeskommune, Miljøvernavdelingen**

(Ref.: notat til fylkesrådmannen, 08.01.93)

Miljøvernavdelingen har ikke avgitt egen uttalelse i forbindelse med høringen, men har i internt notat til Fylkesrådmannen bemerket, at forhold som fylkeskommunen i sin uttalelse til meldingen påpekte behov for nærmere utredning av, bare delvis er ivaretatt i KU-fase I. Samtidig bemerkes at disse forhold synes ivaretatt gjennom allerede planlegging på fase II-nivå.

Miljøvernavdelingen har med henvisning til det detaljerte utredningsprogrammet for fase II ingen særskilte merknader til foreliggende konsekvensutredning.

**B04 Akershus fylkeskommune, Helse- og sosialdirektøren**

(Ref.: 735/14/93, brev av 07.01.93)

Helse- og sosialdirektøren har i sine merknader til Finansrådmannen vedr. utredningen pekt på de, etter hans mening, viktigste (positive) effektene av tiltaket: Nedgang i trafikkulykker, kommunikasjon (kortere reisetid) og befolkningsutvikling, samt redusert forurensning.

De negative konsekvensene er: Støy, forurensning og trafikk i anleggsperioden og støy i driftsperioden/uavklart traséføring gjennom byene. Forebygging av ulempene i anleggsperioden bør inngå i planleggingen og uklarhetene gjennom byene bør utredes, slik at befolkningen som blir berørt kan skjermes.

***NSBs merknader:***

*Vedr. forhold under anleggsperioden er dette nevnt i program for fase II i konsekvensutredningen. Det samme gjelder intensjonene i programmet for fase II når det gjelder traséer gjennom byene.*



**B05 Akershus fylkeskomune, Næringssjefen**

(Ref.: 92/1029/5/ØL, brev av 13.01.93)

Næringssjefen er enig i de vurderingene vedr. begrunnelse og samfunnsmessig nytte av en effektivisering av jernbanen mot Europa. Næringssjefen påpeker imidlertid mangelen på stoppesteder i Akershus. Ski peker seg ut som et naturlig sted.

***NSBs merknader:***

*Se merknader til Akershus fylkeskommunes uttalelse, pkt. 2 (B01).*

**B06 Akershus fylkeskommune, Fylkeskultursjefen**

(Ref.: 330/92/rk, brev av 08.01.93)

Traséen berører iflg. Fylkeskultursjefen ikke kulturmiljøer som berettiger til innsigelse mot planene. Det påpekes hvilke verdifulle kulturlandskaper banen vil gå gjennom. Kulturminnevernmyndighetene bør derfor fortsatt delta i den videre detaljplanlegging.

Avbøtende tiltak mot større inngrep i terrenget må iverksettes.

***NSBs merknader:***

*Uttalelsen tas til etterretning.*

**B07 Akershus Energiverk (AEV)**

(Ref.: 002.14 ØS, brev av 05.01.93)

Ingen merknader, bortsett fra den energimessige innsparing som utredningen viser.

**B08 Fylkeslandbruksstyret i Akershus**

(Ref.: sak nr. 029991 10090 DIP (501/92) i møte 17.12.92)

Fylkeslandbruksstyret har ingen merknader, hverken til KU-fase I eller til opplegget for det videre utredningsarbeidet. Det anmodes imidlertid om at landbruksetaten tas med i det videre arbeidet for finne løsninger som blir til minst ulempe for landbruket.

***NSBs merknader:***

*Uttalelsen tas til etterretning.*

**B09 Østfold fylkeskommune, Fellesuttalelse**

(Ref.: 91/05071 MT 814, brev av 18.12.92)

På konferanse om høyhastighetsprosjektet 11.12.92 ble en redaksjonskomité bemyndiget til å utarbeide et omforent forslag til uttalelse fra Østfold. Fylkeskommunen og berørte kommuner har lagt denne fellesuttalelsen til grunn for sine uttalelser og vedlagt den sine egne tillegg.

Generelt

Det pekes på tiltakets positive sider både for Østfold, Oslofjord-regionen og resten av landet.

IC-forbindelsen Oslo - Halden

- Fylket slutter seg til hovedtrekkene i utredningen og det anbefalte trasévalg gjennom fylket.
- Det igangsettes snarest en nærmere utredning som skal fastlegge retningslinjer for framføring av en IC-bane gjennom byer og tettsteder. Østfold vil påpeke at slike vurderinger kan innebære vesentlige endringer i forhold til dagens jernbaneanlegg, herunder bruk av tunneler der dette er hensiktsmessig og nødvendig.
- Plansituasjonen i Nedre Glomma-regionen påpekes å være spesiell, pga. endringene i kommunestrukturen. På denne bakgrunn kan man ikke få en full avklaring av løsningsvalg på det nåværende tidspunkt. Det vil i løpet av 1. halvår 1993 bli foretatt et relativt omfattende planarbeid i regionen. Endelig avklaring av framtidig jernbaneløsning for området bør skje i forbindelse med dette planarbeidet. Det forsikres at denne prosessen ikke vil forsinke detaljplanleggingen i området.

EC-trafikken Oslo - Gøteborg

Både kortsiktig og langsiktig løsning, inkludert trasévalg for EC-trafikken gjennom Østfold, må sees i sammenheng med den totale byutviklingen i fylket. Dette må utredes og planlegges i et samarbeid mellom NSB, kommunene, fylkeskommunene og svenske myndigheter.

Investeringsprogrammet

Tiltak som bedrer den totale nytten og bidrar til bedre miljø og vilkår for byutvikling må prioriteres.

**NSBs merknader:**

*NSB finner grunn til å presisere, at det planarbeidet som har funnet sted i løpet av 1991-92 danner grunnlag for NSBs innstilling til valg av utbyggingskorridor gjennom Østfold. NSBs valg er en utbygging som i store trekk følger dagens bane, altså alternativ A. Konsekvensutredningens fase I (grovmasket) underbygger sammen med de samfunnsøkonomiske og de bedriftsøkonomiske analysene dette syn. NSBs neste oppgave er, dersom man får tilslutning til valget, å følge opp videre planlegging i tråd med Plan- og bygningslovens bestemmelser på neste nivå (KU-fase II).*

Når det gjelder IC-banen, sies det i fellesuttalelsen at det skal igangsettes "en nærmere utredning som skal fastlegge retningslinjer for framføring av en IC-bane gjennom byer og tettsteder". NSB har ikke tatt initiativ til et slikt arbeide og kjenner heller ikke til at andre har gjort det.

I det omtalte planarbeide som skal finne sted i Nedre Glomma-regionen i løpet av 1. halvår, og hvor endelig avklaring av framtidig jernbaneløsning forutsettes skulle skje, er allerede NSB involvert gjennom Baneregion Østs deltakelse i arbeidsgruppen.

Mht. EC-trafikkens kortsiktige løsning, dvs. i alle fall minst fram til år 2010, er dette etter NSBs syn avklart gjennom utredningen hittil. Synet på en "visjon" som ligger på alternativ C-nivå framgår av samme utredning. NSBs politikk er at satsingen på høyhastighetstog i overskuelig framtid er utbygging for hastigheter opp til 200 km/h med konvensjonelt materiell. Tidsperspektivet, samt uvisshet omkring linjeføring og hvor et eventuelt grensekryssingssted for en slik bane vil være, gjør spekulasjoner omkring et C-alternativ på det nåværende tidspunkt lite hensiktsmessig.

## **B10 Østfold fylkeskommune, Fylkesutvalget**

(Ref.: 91/05071 MT 814, vedtatt i møte 21.01.93)

Fylkeskommunen slutter seg til fellesuttalelsen for Østfold (B09).

I tillegg understrekes en rekke forhold:

- Det bør satses på en rask realisering av prosjektet.
- Det er viktig at også tilbringersystemet utredes.
- Ut fra foreliggende tidsperspektiv er man enig i at også EC-trafikken følger nåværende korridor gjennom størsteparten av fylket. For Nedre Glomma er det behov for nærmere avklaringer før det kan tas stilling til valg.
- De største investeringene bør settes inn der nytten er størst: Tunneler utenfor tettbygde strøk bør nedprioriteres til fordel for miljøtiltak i byene.
- Ut over det som er nevnt i programmet, må det for strekningen Råde - Skjeberg i nødvendig grad belyses virkningene for tilgjengelighet, tilbringertjeneste og kollektivtrafikksystem, lokalt næringsliv, utbyggingsmønster, barrierevirkninger samt byform og estetiske verdier i byene.  
Programmet må også klarlegge hvordan registreringsmaterialet skal sammenstilles.
- Det forutsettes at byområdene så langt som det er mulig gis samme behandling.
- Som oppfølging av høyhastighetsprosjektet bør også framtiden for Østre linje utredes så fort som mulig.

### **NSBs merknader:**

Det vises til merknader til fellesuttalelsen (B09).

NSB har merket seg de synspunkter fylkeskommunen frambringer vedr. totalprosjekt og investeringer. Når det gjelder Nedre Glomma-området og det framsatte



*programforslag for fase II, mener NSB at det som er nevnt under "Byplanmessige forhold" et stykke på vei dekker fylkeskommunens ønsker om innhold. Hvor vidt NSB skal pålegges å stå for utredning av alle påpekte forhold og i så fall hvor grundig, kan diskuteres. NSB stiller seg imidlertid åpen til å delta sammen med kommunene i denne planleggingen. Se også de endringer som er gjort i det reviderte program for fase II. NSB vil i forbindelse med foreliggende høyhastighetsprosjekt ikke ta opp Østre linje i Østfold. Fylkeskommunens ønske er imidlertid notert.*

## **B11 Østfold fylkeskommune, Fylkeskultursjefen**

(Ref.: asn 92/01553 840.6, brev av 28.12.92)

Uttalelsen fra Fylkeskonservatoren er stilet til Nærings- og ressursavdelingen og til Riksantikvaren. Uttalelsen er vedlagt uttalelsene fra begge disse (hhv. B09 og A08). Fylkeskonservatoren understreker at det må settes av nødvendig tid til arkeologiske utgravinger i tråd med det som er formulert i forbindelse med allerede utførte arbeider på delstrekninger.

I sin uttalelse vedrørende valg av hovedalternativ karakteriserer Fylkeskonservatoren B-alternativene som dels uakseptable, dels lite gunstige (Alt. B2: "større negative virkninger mht. landskap og kulturmiljø". Alt. B3.1: "kan ikke aksepteres". Alt. B3.2: "lite gunstig").

Ut fra framlagt materiale (fase I) anbefales alternativ A, men det tas forbehold om at bytraséene gjennom videre og mer detaljert planlegging, kan vise seg å bli i den grad uakseptable at Fylkeskonservatoren kan endre standpunkt.

Fylkeskonservatoren påpeker videre en rekke forhold som bør komme klarere fram av programmet enn det som er tilfelle i forslaget. Bl.a. gjelder dette behov for feltregistreringer og sammenstilling av registreringsmaterialet (fornminner og kulturminner fra nyere tid), behov for stedsanalyser og vurdering av mulige konsekvenser for arealbruk ved endring av tilgjengelighet og trafikkmønstre. Selv om det foreligger godkjent program for andre delstrekninger, bør det forutsettes at hele banestrekningen får en lik behandling i KU-sammenheng.

### ***NSBs merknader:***

*Noen av de forhold som Fylkeskonservatoren påpeker i sin uttalelse er ivare tatt gjennom det reviderte program for fase II for de gjeldende strekningene. Når det gjelder likhetsvurdering for hele jernbanestrekningen er dette sikkert ønskelig, men må selvsagt praktiseres etter en rimelighetsvurdering.*

**B12 Buskerud fylkeskommune, Hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljø saker og Hovedutvalg for samferdsel**

(Ref.: 2797/92 MT/-, møter 26.01 og 27.01.93)

De to hovedutvalgene har fattet likelydende vedtak. Utvalgene har ingen kommentarer, men understreker at det er viktig at jernbanens hovedforbindelse mot resten av Europa får høyeste prioritet i satsingen på høyhastighetstog. Videre ber fylkeskommunen om å bli holdt orientert om framdriften i prosjektet.



## C KOMMUNER

### C01 Oslo kommune, byrådet

(Ref.: Sak 1060/93, referat av 05.03.93)

Byrådets vedtak er gitt i fem punkter. Disse er her gjengitt i sin helhet:

- "1: For Oslo kommunes vedkommende hadde det vært ønskelig om det hadde vært mulig å kartlegge nærmere konsekvensene for transportutviklingen i Osloregionen. Videre hvilke konsekvenser prosjektet får for bosettingsmønsteret. Dette er spørsmål som kommunen ønsker å samarbeide om i det videre transportplanarbeidet i Oslo-området.
- 2: For Oslo vil prosjektet medføre konsekvenser for miljø og kulturminner i Gamlebyen som har store verneverdier knyttet til seg, også verneverdier av internasjonal karakter. Oslo kommune forutsetter nærmere utredninger i forbindelse med detaljert planarbeid.
- 3: Det meste av traséen gjennom Oslo forutsettes å gå i tunnel. Det er viktig at disponeringen av masseuttakene avklares på et tidlig tidspunkt.
- 4: Oslo kommune ber om at utbyggingsrekkefølgen for parsellene blir nøye vurdert i forbindelse med samferdselsplanlegging i Oslos sydkorridor. Spørsmålet om optimalisering av utbyggingsrekkefølgen bør vurderes nærmere.
- 5: Oslo kommune ser positivt på utbygging av en høyhastighets jernbanetrasé Oslo - Kornsjø. Prosjektet bør gi omfattende positive virkninger for den økonomiske utviklingen i hovedstadsregionen samtidig som viktige miljøgevinster kan oppnås."

#### *NSBs merknader:*

- Ad pkt. 1: Det vises her til NSBs merknader til uttalelse fra Oslo byplankontor vedrørende samme sak i forbindelse med meldingen om prosjektet. NSB vil imidlertid understreke sin positive interesse for å delta i et slikt samarbeide.*
- Ad pkt. 2: NSB har gitt egen merknad til Byantikvarens uttalelse vedrørende påpekte forhold (se C01).*
- Ad pkt. 3: Forhold omkring masseuttak, massetransport, massedeponier og utnyttelse er påpekt i en rekke uttalelser. Disse uttalelsene, allerede til meldingen og forslag til program for fase II i konsekvensutredningen, førte til revisjon i programmet. NSB er av den oppfatning at fase II vil ivareta behov for slike vurderinger.*
- Ad pkt. 4: NSB arbeider ut fra målsettingen om å fullføre et prosjekt som vil innebære vesentlige reduksjoner i reisetid på norsk side av grensen innen år 2001. For å oppnå dette, må NSB vurdere sammenheng mellom nytte og kostnader ved å bygge ut enkeltparseller på*

strekningen. Dette er imidlertid, som kjent, også avhengig av plansituasjonen på den enkelte strekning. I NSBs vurdering av prosjektframdrift inngår derfor både mulig investeringstakt og planleggingsbehov i tillegg til nytte/kostnadsvurderinger. Den optimaliseringsstudien som NSB har satt igang vil således måtte være en kontinuerlig prosess, som dels bygger på ideelle mål, dels på faktiske muligheter for gjennomføring.

## **C02 Oslo kommune, Byantikvaren**

(Ref.: Jnr. 2443/92, brev av 15.01.93)

Byantikvarens uttalelse er sendt Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, med kopi til bl.a. Riksantikvaren. Uttalelsen er mottatt som vedlegg til Riksantikvarens uttalelse (A08).

Byantikvarens uttalelse gjentar en rekke av de synspunkter som ble framført gjennom Byrådets uttalelse til meldingen. Han etterlyser et eget punkt for konsekvenser i forhold til bygningsmiljøer, som f.eks. beskrivelse av visuelle konsekvenser, støy og eventuell nødvendighet av riving i KU-fase I. Dessuten bemerkes at beskrivelsen av områdene Gamlebyen/Loenga, Kongshavn og Bekkelaget til Ljan ikke er tilfredsstillende.

### **NSBs merknader:**

*For strekningen Oslo S - Ski har det parallelt med jernbaneutredningen og konsekvensutredningen for fase I blitt arbeidet med en hovedplan. Dette hovedplanarbeidet er ment danne grunnlag for KU-fase II og videre kommunedelplaner/reguleringsplaner. I KU-fase I er det derfor vist til nærmere beskrivelse av konsekvensene i hovedplanarbeidet. Byantikvarens foreliggende uttalelse berører en rekke forhold som etter NSBs mening hører hjemme i KU-fase II. Uttalelsen er derfor videreformidlet til Baneregion Øst som ansvarlig for denne fase av planleggingen.*

*NSB vil i denne forbindelse også vise til de kontakter som skjer via Eiendomsdivisjonen mot prosjektet "Miljøbyen Gamle Oslo".*

## **C03 Follo-kommunene v/ordførerne**

(Ref.: Brev av 14.01.93)

I en fellesuttalelse beklager ordførerne i de 7 Follokommunene Enebakk, Frogn, Nesodden, Oppegård, Ski, Vestby og Ås, at det ikke er lagt opp til togstopp for hverken IC- eller EC-tog i Follo. Ski sentrum framheves som det sentrale trafikknutepunkt i regionen, med endepunkt for bussruter, sammenknytningspunkt for Østre og Vestre linje og et betydelig antall parkeringsplasser. For at Skis potensiale skal kunne nyttes til beste for regionens ca 100.000 innbyggere, for å gi



markedsmessig bedre avkastning av de store investeringene og for oppfylning av nasjonale miljømål, ber ordførerne om at forutsetningene for stoppmønsteret endres, slik at et stoppested for høyhastighetstogene etableres på Ski.

**NSBs merknader:**

*Dersom intensjonene om en høyhastighetsbane mot utlandet skal overholdes er det lite realistisk å regne med mer enn ett stopp på strekningen Oslo S - Kornsjø. Høyst sannsynlig vil et slikt stopp ligge i Østfold, med overgangsmuligheter fra øvrig togtrafikk.*

*Også for IC-tog bør man begrense antall stopp for å kunne holde reisetiden nede. NSB har imidlertid i utredningen gitt uttrykk for at endringer i markedssituasjonen kan innebære endringer i det antydete stoppmønster. Dette vil således vurderes i årene framover.*

*Når det gjelder det totale antall togstopp på Ski stasjon, så vil dette iallfall ikke være lavere enn idag og man vil oppnå vesentlige reisetidsforbedringer i rushtiden ved at innsatstogene kjøres direkte via den nye tunnel til Oslo. Regulariteten utenom rush vil trolig også forbedres gjennom frigitt kapasitet på dagens innerstrekning Ski - Oslo S.*

#### **C04 Oppegård kommune, hovedutvalg for teknikk og miljø**

(Ref.: Sak TM 6/93, møte 21.01.93)

Kommunen ser generelt svært positivt på forslaget for høyhastighetstrasé. Det påpekes at det hadde vært en stor fordel om sporvekslingene ved Rosenholm hadde ligget i tunnel, slik det har vært vist i alternative skisser. Viktige spørsmål vedr. støyskjermer, riggplasser og massedeponier forutsettes belyst og lagt fram for kommunen i senere sammenheng.

**NSBs merknader:**

*Både forholdene rundt Rosenholm og de øvrige spørsmål vil bli tatt opp i fase II på kommunedelplan-/reguleringsplannivå.*

#### **C05 Ski kommune, formannskapet**

(Ref.: FS-sak 16/93 i møte 27.01.93)

Ski kommune har ingen innvendinger mot trasévalget alt.4 for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Ski. Videre behandling vil være å gå direkte på reguleringsplan.

Videre peker kommunen på en rekke forhold som må vurderes i neste fase av planleggingen: Landskapstilpassing, bevaring av kulturminner, osv. Uttak og deponering av tunnelmasser forutsettes behandlet som egen sak med praksis som for reguleringsplaner.

Ski stasjon forutsettes gitt full status som IC-stasjon, herunder stans for høyhastighetstogene.

**NSBs merknader:**

NSB tolker vedtaket i Ski formannskap dithen, at det ikke foreligger innvendinger mot trasékorridoren fremmet i konsekvensutredningens fase I. Eventuelle "alternativ 4" henspeiler seg således til neste plannivå.

Forhold som er påpekt som viktige å få belyst i neste fase, er allerede innarbeidet i programforslaget for fase II. Se samlet revidert program for fase I og fase II av 30.09.92.

**C06 Moss kommune, formannskapet**

(Ref.: OV/92/1936/72 i FS-møte 28.01.93)

Moss kommunes uttalelse består av avsnitt som er så å si identisk med det forslag til fellesuttalelse som er utarbeidet for fylket.

**NSBs merknader:**

Det henvises til merknader til fellesuttalelsen (B09).

**C07 Rygge kommune, formannskapet**

(Ref.: FS-sak 017/92 i møte 14.01.93)

Rygge kommune slutter seg til det foreliggende forslag til fellesuttalelse.

**NSBs merknader:**

Det henvises til merknader til fellesuttalelsen (B09).

**C08 Råde kommune, formannskapet**

(Ref.: FS-sak 25/93 i møte 03.02.93)

Fra Råde kommune er også vedtaket fra kommunens miljøvernutvalg (sak 02/93, 18.01.93) oversendt via fylkeskommunen. Miljøvernutvalgets vedtak er identisk formannskapets.

Råde slutter seg til foreliggende forslag til fellesuttalelse. Forøvrig har kommunen en del kommentarer til det utlagte materiale:

Til jernbaneutredningen: Kommunen mener Råde bør opprettholdes som IC-stasjon



på grunn av sin strategiske beliggenhet nord for de store bykommunene.

Til konsekvensutredning fase I: Kommunen mener alternativ B1 ikke kan være et aktuelt alternativ på grunn av de store negative miljøkonsekvensene. Kommunen ønsker å vurdere ulike avbøtende tiltak for å tilpasse en stivere linjeføring til landskapet langs eksisterende trasé.

Til konsekvensutredningsprogram for fase II:

- \* Det vil være viktig å beregne støy i spredt bygde strøk også i denne fasen.
- \* Tunnelløsninger må vurderes og visualiseres i denne fasen.
- \* Det bør vurderes tiltak for å avbøte trafikkulykker.
- \* Lokale og regionale sysselsettingsvirkninger av høyhastighetsprosjektet bør vurderes.
- \* Det lokale utbyggingsmønsteret bør vurderes.
- \* Lokale konsekvenser av sosial og velferdsmessig art bør vurderes.
- \* En sammenstillende analyse bør være knyttet opp mot den enkelte kommune og den enkelte kommuneplan.

#### **NSBs merknader:**

*Vedr. fellesuttalelsen vises til merknader til denne (B09).*

*For IC-tog bør man begrense antall stopp for å kunne holde reisetiden nede. NSB har imidlertid i utredningen gitt uttrykk for at endringer i markedssituasjonen kan innebære endringer i det antydete stoppmønster, som antyder stopp i alle Østfoldbyene. Dette vil således vurderes fortløpende.*

*Når det gjelder betjeningen av Råde stasjon, så er det forutsatt at man får en stopp her for lokaltogene som forlenges fra Moss til Fredrikstad. Man vil således også for Råde oppnå vesentlige reisetidsforbedringer i forhold til i dag gjennom de tiltak som iverksettes forøvrig.*

*Ønsket om vurdering av avbøtende tiltak ved stivere linjeføring er forutsatt ivaretatt i fase II.*

*Når det gjelder de tre først anførte punktene under merknader til programmet for fase II (støy, evt. tunnelvurderinger og tiltak mot trafikkulykker), dekkes dette etter NSBs mening under programforslaget.*

*De tre neste punktene (sysselsettingsvirkninger, lokalt utbyggingsmønster og lokale sosiale/velferdsmessige konsekvenser) må etter NSBs mening vurderes ut fra områdets karakter og behov. Dette er i første rekke en oppgave som etter NSBs mening hører hjemme under den enkelte kommunes generelle planleggingsansvar. NSB stiller seg imidlertid åpen for en eventuell deltakelse i et slikt arbeid.*

*At den sammenstillende analyse knyttes opp mot kommuneplanleggingen i den enkelte kommune er NSB villig til å bidra til.*

### **C09 Prosjekt Kommunesammenslutningen - Fredrikstadutvalgets Arbeidsutvalg (AFRU)**

(Ref.: PES/93/46, brev av 15.02.93)

Prosjekt Kommunesammenslutningen består av kommunene Borge, Fredrikstad, Kråkerøy, Onsøy og Rolvsøy. AFRU vedtok i møte den 10.02.93 å slutte seg til fellesuttalelsen for Østfold (B09).

Videre blir det påpekt at kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet vil bidra med å finne alternative trasévalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

Arbeidsutvalget krever at NSB under fase II vurderer bygging av et sidespor til Øra.

#### ***NSBs merknader:***

*Fellesuttalelsen: Se merknader til B09.*

*NSB ser fram mot et utvidet samarbeide med kommunene i distriktet på fase II-nivå.*

*NSB ønsker ikke å ta opp en eventuell Ørabane i forbindelse med høyhastighetsprosjektet. Dette bør heller fremmes som en egen sak.*

### **C10 Onsøy kommune, Kommunestyret**

(Ref.: KS-sak 1/93 i møte 14.01.93)

Kommunen slutter seg til fellesuttalelsen for Østfold med de kommentarer som er gitt i saksframstillingen:

- Det må tas tilstrekkelig hensyn til forholdene lang Seutelven.
- Det antas at trekkveier for vilt sikres i nødvendig grad.
- Hvorvidt Onsøy stasjonsbyggnings konkrete tilknytning til banen er av stor kulturell betydning synes noe overdrevet.
- Kommunen er enig med NSB i sin satsing med opprusting av dagens trasé for å gi sitt publikum et bedre tilbud, både for IC og EC, og i NSBs argumenter for å realisere prosjektet.

#### ***NSBs merknader:***

*Fellesuttalelsen: Se merknader til B09.*

*For øvrig tas kommunenes merknader til etterretning.*

**C11 Fredrikstad kommune, Formannskapet**

(Ref.: FS-sak 13/93 i møte 28.01.93)

Kommunen slutter seg til fellesuttalelsen for Østfold (B09).

Videre blir det påpekt at kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet vil bidra med å finne alternative trasévalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

Kommunen krever at NSB under fase II vurderer bygging av et sidespor til Øra.

***NSBs merknader:***

*Fellesuttalelsen: Se merknader til B09.*

*NSB ser fram mot et utvidet samarbeide med kommunene i distriktet på fase II-nivå.*

*NSB ønsker ikke å ta opp en eventuell Ørabane i forbindelse med høyhastighetsprosjektet. Dette bør heller fremmes som en egen sak.*

**C12 Rolvsøy kommune, Formannskapet**

(Ref.: FS-sak 4/93, møte 21.01.93)

Kommunen slutter seg til fellesuttalelsen for Østfold (B09).

Videre blir det påpekt at kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet vil bidra med å finne alternative trasévalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

***NSBs merknader:***

*Fellesuttalelsen: Se merknader til B09.*

*NSB ser fram mot et utvidet samarbeide med kommunene i distriktet på fase II-nivå.*

**C13 Borge kommune, Formannskapet**

(Ref.: FS-sak 7/93, møte 28.01.93)

Kommunen slutter seg til fellesuttalelsen for Østfold (B09).

Videre blir det påpekt at kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet vil bidra med å finne alternative trasévalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

***NSBs merknader:***

*Fellesuttalelsen: Se merknader til B09.*



**C14 Sarpsborg kommune, Bystyret**

(Ref.: BS-sak 93/00013, møte 04.02.93)

Kommunen slutter seg til fellesuttalelsen for Østfold (B09).

Videre blir det påpekt at kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet vil bidra med å finne alternative trasévalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

**NSBs merknader:**

*Fellesuttalelsen: Se merknader til B09.*

*NSB ser fram mot et utvidet samarbeide med kommunene i distriktet på fase II-nivå.*

**C15 Halden kommune, kommunestyret**

(Ref.: KS-sak 3/93 i møte 18.02.93)

Kommunen slutter seg til fellesuttalelsen for Østfold.

Videre er det gitt en rekke presiseringer når det gjelder den videre planleggingen gjennom Halden sentrum:

- Under forutsetning av at videre planlegging ivaretar mulighetene for miljømessig tilpassete løsninger gjennom Halden sentrum, anbefales en kombinert løsning av IC og høyhastighets EC gjennom kommunen.
- Kommunen sier i sin uttalelse at den ønsker å legge forholdene til rette for et stasjonsområde i Halden sentrum som på en rasjonell og fremtidsrettet måte kan fungere som endestasjon for IC og stoppested for EC.
- Planleggingen må skje i forbindelse med en samlet revisjon av sentrumsplanen for Halden. I denne forbindelse fremheves en rekke krav til denne planen (fase II) fra Haldens side.
- Spørsmål knyttet til ny bru over Tista med tilhørende tilknytninger til riksvegene og til sentrum må løses snarest mulig og uavhengig av den øvrige planleggingen i sentrum. Forøvrig har kommunen ingen merknader til den skisserte fremdrift for fase II.
- Kommunen forutsetter en grundigere sammenligning mellom alternativene 1 og 2 for strekningen Halden - Kornsjø, samt vurdering av løsninger for vilt og miljøhensyn mellom Prestebakke og Kornsjø.

**NSBs merknader:**

*Fellesuttalelsen: Se merknader til B09.*

*For planleggingen i området Halden stasjon er et samarbeid mellom kommune og NSB på fase II-nivå allerede startet opp. NSB er interessert i fortsatt å delta i denne*



prosessen. NSBs engasjement i planleggingen må imidlertid avveies i forhold til de problemer som er knyttet til jernbanen.

Spørsmålet om EC-stoppen for Østfold skal lokaliseres til Halden eller andre steder i fylket vil være et markedsmessig spørsmål. I forhold til IC-trafikkens størrelse, antas dimensjonene over Østfolds utenlandstrafikken også i overskuelig fremtid å være så pass beskjedne, at det ikke behøver stilles spesielt store ekstrakrav til den stasjon som måtte utpekes.

Øvrige merknader fra kommunens side vedrørende den videre planleggingen er etter NSBs mening ivaretatt i programmet for fase II.

### **C16 Trøgstad kommune, formannskapet**

(Ref.: Sak nr. 16/93 i møte 26.01.93)

Kommunen påpeker at Østre linje ikke er tatt med i utredningen. For å få et komplett tilbud i fylket, samt bedret kommunikasjonstilbud for Indre Østfold, må Østre linje komme med i InterCity-tilbudet med direkte tilknytning til stasjon for europarettet trafikk i Nedre Glomma-regionen. Forøvrig ingen merknader.

#### **NSBs merknader:**

NSB ønsker i denne omgang ikke å gi kommentarer vedrørende Østre linje. Det vises imidlertid til forslaget til Norsk Jernbaneplan, hvor en eventuell opprusting av Østre linje vil være postert under "investeringer i eksisterende kjøreveg".

### **C17 Eidsberg kommune, formannskapet**

(Ref.: F.sak A 55/1993, brev av 10.03.93)

Anbefaler videre utredning og gjennomføring av prosjektet.

Prosjektet bør så snart som mulig oppfølges med en utredning for opprusting av Østfoldbanens østre linje.

#### **NSBs merknader:**

NSB ønsker i denne omgang ikke å kommentere en utredning vedrørende Østre linje. Det vises imidlertid til forslaget til Norsk Jernbaneplan, hvor en eventuell opprusting av Østre linje vil være postert under "investeringer i eksisterende kjøreveg".

## D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

### D01 Rikeåsen Vel, Kolbotn

(Ref.: Brev av 28.01.93)

Rikeåsen Vel går inn for gjennomgående tunnel gjennom Rikeåsen, alternativt tunnelinnslag så langt mot nord og syd som mulig (parsell Rosenholm - Ski). Dette forhold forutsetter vellet ivaretas i kommunedelplan og reguleringsplan.

Videre motsetter vellet seg lokalisering av pukkverk i området pga tidligere erfaringer med støy og støvplage.

Vellet er ikke enig i at støvplage fra anleggene vil bli liten for omkringliggende bebyggelse. For bebyggelsen i Holteveien vil også støvplagen være betydelig, særlig dersom massedeponier opprettes i nærheten og et eventuelt pukkverk settes i drift.

Vellet er også bekymret for en eventuell benyttelse av Holteveien som anleggsvei og om adkomstveien til Rosenholm stasjon vil bli berørt.

#### *NSBs merknader:*

*Baneregion Øst har allerede laget en hovedplan som et innspill til kommunedelplan for strekningen Oslo S - Ski. Her inngår konsekvensutredningsfase II. Programmet for "finmasket" konsekvensutredning, fase II, på denne delstrekningen er godkjent av Plankontoret, NSB Bane, Divisjonsstaben i samråd med Miljøverndepartementet i september 1992. Det framgår av dette programmet hvilke krav som skal stilles mht anleggsperiode - se samlet program for fasene I + II, kap. 8: "Konsekvenser i anleggsperioden". Nærmere henvendelser vedr. dette tema rettes mot Baneregion Øst.*

### D02 Erik Magnussøn, Moss

(Ref.: Brev av 18.01.93)

Magnussøn stiller spørsmålstegn ved om det er fornuftig å satse ca 12 mrd. kr på en utbygging av en høyhastighetsbane fra Oslo til Kornsjø. Deretter stiller han opp en liste over andre, og etter hans mening mer lønnsomme prosjekter for NSB: Tunnel under Oslofjorden (Østfoldbanen - Vestfoldbanen), ny bane Tistedalen - Østre linje, skiftestasjon Tistedalen, og oppgradering av strekningen Moss - Tistedalen. Dette forslaget bør etter Magnussøns mening utredes nærmere før Stortinget skal ta stilling til foreliggende utredning.

#### *NSBs merknader:*

*Magnussøns uttalelse er lite relevant som uttalelse på det nåværende tidspunkt i planleggingen. Meninger av denne art burde vært framført i forbindelse med høringsprosessen av Meldingen til høyhastighetsprosjektet for 1 1/2 år siden.*



### D03 Naturvernforbundet i Østfold

(Ref.: Brev av 08.12.92 til Fylkeskommunen og eget brev av 03.02.93)

08.12.93: Dette er Naturvernforbundet i Østfolds kommentar som innspill til fylkeskommunens arbeid med saken:

Valg av hovedalternativ: Naturvernforbundet slutter seg til NSBs syn på at alternativ A gir største muligheter for å fange opp trafikanter i og rundt Østfoldbyene (IC), samtidig som det gir en tilfredsstillende løsning for EC-trafikken. Av andre fordeler med alternativ A Naturvernforbundet framhever er: 1) Unngår unødig oppsplitting av landskapet. 2) Unngår ny senterdannelse (konkurranse med eksisterende). 3) Bedre muligheter for effektiv tilbringertjeneste.

Matesystem: Det forutsetes at NSB i tett samarbeid med busselskapene i fylket parallelt utarbeider et effektivt tilbringersystem både for nærområdene rundt stasjonene og for mer fjerntliggende områder. Dette er en grunnleggende forutsetning for Naturvernforbundets støtte til et såpass kostbart prosjekt.

Østre linje: Peker på muligheter for "rundtursystem" Østre + Vestre linje, som ligger i en samtidig opprusting av Østre linje.

"Østfoldkortet": Det må arbeides for å få til et enhetskort/-billett for alle kollektivselskaper i Østfold, med mulighet til å kople seg til Oslo-området.

Samordning med vegsiden: Det hevdes at det må være et ufravikelig krav at det videre arbeide med prosjekteringen av E6 Lekevoll - Åsgård stilles i bero inntil alternativ B1 er endelig avskrevet. Vegprosjektene må gjennomarbeides med sikte på å få fram enklere og billigere løsninger, noe som vil føre til mere penger til jernbaneutbygging og bedre nytte/kostnadstall for jernbaneprosjektet.

03.02.93: Dette er direkteuttalelse, stilet til NSB, med innspillet til fylkeskommunen som vedlegg. Naturvernforbundet uttrykker her problemer med å skjønne logikken når de lokale folkevalgte i Nedre Glomma på den ene side vil ha IC- og lokaltilbud av høy standard (2 spor), mens de på den anden side går imot tiltak som er av grunnleggende betydning for å få dette til (gjennom å være skeptiske til fellesløsning for IC og EC).

Det understrekes at Naturvernforbundet ikke er blinde for de miljøulempene som en tospors-jernbane gjennom byene vil medføre.

#### **NSBs merknader:**

*Med hensyn til utarbeidelse av et effektivt tilbringersystem til stasjonene er NSB selvsagt villig til å delta i et samarbeide med busselskapene. Et slikt samarbeide bør imidlertid etter NSBs mening initieres av samferdselsmyndighetene i fylket.*

*Det samme gjelder tankene om et arbeide med et eventuelt "Østfoldkort". Denne problemstillingen ligger imidlertid etter NSBs mening utenfor det aktuelle problemkompleks: Høyhastighetsbane eller ikke.*

*Kravet om å stille videre prosjektering av E6 i bero til etter avgjørelse av trasévalg for jernbanen bør tas opp med vegkontoret. Da dette er framkommet i henvendelsen til fylkeskommunen, går NSB ut ifra at eventuell forfølgelse av saken skjer i*



*fylkeskommunens regi.*

*Når det gjelder den direkte henvendelsen til NSB, tas uttalelsen til etterretning.*

#### **D04 Seutelvens grunneierlag**

(Ref.: Brev av 20.01.93)

Seutelvens grunneierlag, som består av 30 grunneiere, uttaler seg om alternativ A og B3. Bemerkningene til planene går på: Ulemper for landbruket, dårlige grunnforhold, fredete våtmarksområder som traséen går igjennom (Skinnerflo og Skårakilen), frykt for miljøet i området, adkomstmuligheter til elven.

Videre bemerkes at man ved omlegging av traséen mot vest omkring Onsøy stasjon bør ta mest mulig hensyn til dyrket mark og bebyggelse.

Ønsker senere detaljerte planer tilsendt, samt å bli holdt løpende orientert om prosjektets utvikling.

##### ***NSBs merknader:***

*De fleste av de merknader som er gjort vedrørende de områder som traséen berører er også i grove trekk nevnt i konsekvensutredningens tekstdel og avmerkninger på temakartene. Merknader av mer detaljert karakter er notert og vil bli videreformidlet til Baneregion Øst, som vil være adresse for henvendelser ved utarbeidelse av planer på neste, mer detaljerte nivå. I denne fase av arbeidet vil det bli tatt nærmere kontakt med bl.a. grunneierne langs traséen.*

#### **D05 Helge Strand, Fredrikstad**

(Ref.: Brev av 25.01.93)

Strand, som var tilsynsmann for Vassdragsvesenet under gravingen av Seutelva i 1985/86, kommer med kraftige advarsler mot bygging av jernbane på strekningen Skinnarflo - Seut på grunn av de svært dårlige grunnforholdene langs elva. Det har gått flere større kvikkleireras her, senest i 1960. Etter Strands mening kan det bli vanskelig å få lagt et spor ved siden av det som ligger der og som skal tåle påkjenningen av tog med stor hastighet. Han ber om at det gjøres grundige grunnundersøkelser før man bestemmer hvor banen skal gå.

Strand mener videre at bane langs alternativ B2 naturvernmessig vil være å foretrekke, samtidig som nåværende bane mellom Råde og Sarpsborg må opprettholdes på grunn av bedriftene langs linjen.

##### ***NSBs merknader:***

*NSB har merket seg Strands advarsel. Opplysningene vil bli videreformidlet til Baneregion Øst for videre vurdering i hovedplan-/kommunedelplanarbeidet.*

*De naturvernmessige forhold langs Seutelva, og som Strand påpeker, er også omtalt i konsekvensutredningen (fase I).*

## **D06 Lande Velforening (Sarpsborg)**

(Ref.: Brev av 10.02.93)

Styret for velforeningen påpeker at et dobbeltspor langs nåværende trasé vil kunne berøre en rekke av medlemmene direkte og indirekte. Det påpekes at det vil være en fordel om NSB aktivt kan gå ut å fastslå "at jernbaneprosjektet ikke skal føre til økte miljøbelastninger" for de som bor på Lande etter at en eventuell nye bane er bygget. NSB inviteres til et møte som arrangeres av vellet.

### ***NSBs merknader:***

*Uttalelsen går på et detaljnivå som ansees høre hjemme på fase II-nivå. Prinsipielt er imidlertid NSB åpen til deltakelse på møter av den art som er nevnt i uttalelsen.*

## **D07 Naturvernforbundet i Halden**

(Ref.: Udatert brev)

Skjeberg - Halden: Ønsker primært omlagt trasé til skogen nord og øst for Viksletta av hensyn til kulturlandskap og muligheter for sykkelvei i eksisterende trasé. Subsidiært ønskes den viste variant 2 forbi Skjeberg. Remmendalen bør krysses med bru.

Halden sentrum: Stasjonen bør ligge ved eksisterende stasjon.

Halden - Kornsjø: Foretrekker variant 1 som vil spare kulturlandskap i Kleppekroken og flere verdifulle linjedrag. Bekkedalene ved Enningsdalen og Lysevannet bør krysses på bru. Man bør søke å unngå området ved Bønsmoen og kulturlandskapet ved Paulsbo. Passasjer for vilt må sikres langs hele dagtraséen.

Det etterlyses mer detaljrikdom i tekst og på kart.

### ***NSBs merknader:***

*Skjeberg - Halden: På denne strekningen er det parallelt med hovedutredningen igangsatt arbeider på hovedplan-/kommunedelplannivå. De tre varianter som er vist i utredningen er basert på status på dette arbeidet på utrednings-tidspunktet.*

*Halden stasjon: Her er det igangsatt arbeider med reguleringsplan i samarbeid med kommunen.*

*Halden - Kornsjø: I det videre arbeide med konsekvensutredningsfase II i forbindelse med hovedplaner/kommunedelplaner vil alternativer innenfor korridorvariantene bli vurdert i en mer detaljert målestokk.*

*Mens detaljriksommen på utredningen nødvendigvis må tilpasses det nivå en slik oversiktsplan ligger på, vil de planer som er omtalt på de nevnte delstrekningene alle ha langt flere detaljer.*

*De opplysningene som framgår av Naturvernforbundets brev vil bli videreformidlet til Baneregion Øst som riktig adresse i planleggingsfase II.*

## **D08 Berg skole, Halden**

(Ref.: Brev av 27.01.93)

Berg skole ser det som uheldig at traséen deler området Huseby - Gjellestad - Hjelmungen - Alkerød i to. Området er rikt på fornminner som brukes til eksekursjonsmål i undervisningen. Uttalelsen er vedlagt en mer inngående beskrivelse av fornminneomfang som finnes her og den bruk skolen gjør av området.

### **NSBs merknader:**

*Uttalelsen fra Berg skole vil bli videreformidlet til Baneregion Øst, som rett adresse når endelig trasé skal utformes i planleggingsfase II.*

## **D09 Berg, Rokke og Asak historielag**

(Ref.: Brev av 27.01.93)

Forslaget til trasé skjærer rett igjennom Huseby, Jellestad og Hjelmungen -området. Dette er rikt på fornminner og gårdene, Jelhaugen, heleristningsfeltene og kulturlandskapet danner et unikt fellesskap som bør bevares for ettertiden.

Historielaget protesterer mot traséen og ber Halden kommune om å finne en ny trasé nord for området.

### **NSBs merknader:**

*På strekningen Skjeberg - Halden er det parallelt med utredningen igangsatt arbeider på hovedplan-/kommunedelplannivå (fase II). I den planleggingsfasen vil traséforløpet bli endelig avklart.*

*En del av de merknader som er gjort vedrørende kulturverdier i det nevnte område er også i grove trekk nevnt i konsekvensutredningens tekstdel og avmerkninger på temakartene. Merknader av mer detaljert karakter er notert og vil bli videreformidlet til Baneregion Øst, som vil være adresse for henvendelser ved utarbeidelse av planer på neste, mer detaljerte nivå.*



**D10 Halden reiselivslag**

(Ref.: Brev av 28.01.93)

Ønsker å få lagt traséen opp mot kraftlinjen i området Vik, Huseby, Alkerød, Øvre Hjelmungen og Høk pga. dets potensiale som fornminnepark (fornminner, gravminner og helleristninger). Dessuten vil færre grunneiere bli berørt.

Det gjøres dessuten oppmerksom på at en eventuell utvidelse av dagens jernbane til to spor vil føre til ødeleggelse av fornminner både ved Alkerød, Hjelmungen og Høk.

***NSBs merknader:***

*Se merknad til Berg, Rokke og Asak historielag.*

**D11 Nordisk kulturkjede, Halden**

(Ref.: Brev av 01.02.93)

Brevet er stilet til Halden kommune.

Her fremkommer en del opplysninger vedrørende kulturlandskapet rundt Halden og mulighetene for å kunne benytte dette "både i turisme og ganske særlig i undervisning, forskning og forskeropplæring". Organisasjonen ber om at en nøye vurderer langtidsvirkningen for deres sektor av linjevalget for den nye jernbanen.

***NSBs merknader:***

*Merknadene er videreformidlet til Baneregion Øst som riktig adresse for merknader i forbindelse med fase II i konsekvensutredningen.*

**D12 Miljøforeningen Grønne Norden, Halden**

(Ref.: Udatert brev)

På vegne av miljøforeningen frarår Håkon Stang "på det mest bestemte NSB og Den norske regjering å velge Kornsjøalternativet på nåværende sviktende premisser". Uttalelsen underbygges med argumenter som går på

- 1) manglende beslutningsgrunnlag fra Banverket
- 2) manglende utbyggingsvilje fra svensk side
- 3) manglende kapasitet (på svensk side) og
- 4) ikke utredet "teknisk tospor" (ett for høyhastighet over Bohuslän pluss ett for høyhastighet/eller gods over Kornsjø).

Vedr. sistnevnte punkt kreves en nytte-/kostnadsberegning av dette alternativet. Videre kreves det svar på hvorfor dette ikke er gjort.

***NSBs merknader:***

*NSB har gjennom sine merknader til uttalelser i forbindelse med melding og program for utredning/konsekvensutredning for prosjektet argumentert for hvorfor Kornsjøalternativet er valgt.*

*Gjennom hele den forberedende og utredende fase har det vært utstrakt informasjonsutveksling mellom Banverket/SJ og NSB. NSB føler derfor at man er godt oppgradert når det gjelder hva som skjer på svensk side av grensen.*

*Den skepsis som kommer til uttrykk vedrørende manglende planlegging er dels av en art som NSB velger ikke å kommentere. dels et for NSB tilbakelagt stadium.*

**NSBs merknader:**

NSB har gjennom sine merknader til uttalelser i forbindelse med melding og program for utredning/konsekvensutredning for prosjektet argumentert for hvorfor Kornsjøalternativet er valgt.

Gjennom hele den forberedende og utredende fase har det vært utstrakt informasjonsutveksling mellom Banverket/SJ og NSB. NSB føler derfor at man er godt oppgradert når det gjelder hva som skjer på svensk side av grensen.

Den skepsis som kommer til uttrykk vedrørende manglende planlegging er dels av en art som NSB velger ikke å kommentere, dels et for NSB tilbaketog stadium.

**D13 Jens Bjørnstad, Tistedal**

(Ref.: Brev av 26.01.93)

Bjørnstad gård vil bli liggende over skissert tunnel i korridorvariant 1 ved Tistedal. Grunneieren mener dette kan føre til reduserte avlinger pga. redusert grunnvannstilsig og krever garantier for en løsning av dette forhold før arbeid startes opp.

**NSBs merknader:**

Endelig valg av trasé på strekningen vil først bli avklaret gjennom planleggingsfase II, og behandling av henvendelsen vil måtte skje på det nivå. Uttalelsen vil bli videreformidlet til Baneregion Øst.

**D14 Stiftelsen Bøkevangen, Prestebakke v/Jørn Nilsen**

(Ref.: Brev av 21.12.93)

Det meddeles en første protest mot planen, som vil gjøre stedet ubrukelig til dagens formål, som er ferie-, leir- og avlastning for personer med psykisk utviklingshemning. I flg. uttalelsen framgår det av planen at den nye banen vil krysse eiendommen og det stilles spørsmål om traséen i forhold til bygninger, støynivå og bropilarer.

**NSBs merknader:**

Som ved flere andre uttalelser fra beboere/interessenter i området, baseres disse på skisser i forbindelser med forarbeider for neste planleggingsfase: NSBs hovedplan og utkast innspill til kommedelplan med konsekvensutredning fase II. Den nå gjennomførte høringsrunden omfatter konsekvensutredningens fase I samt program for fase II. NSB har imidlertid merket seg innkommet synspunkt og vil videreformidle dette til Baneregion Øst som riktig adresse for henvendelser i planleggingsfase II.



**D15 Prestebakke Velforening**

(Ref.: Brev av 12.01.93)

Vellet påpeker at NSBs valg av trasé Buer - Skansen (Prestebakke) - Doktorseter vil få store negative konsekvenser for bomiljøet på Prestebakke i form av riving av hus, støy og grunnproblemer. Det påpekes dessuten at traséen vil berøre fornminner ved Skansen. Forslag til forskyvning av traséen er innlagt på vedlagt kart.

***NSBs merknader:***

*Se merknader til uttalelse fra Stiftelsen Bøkevangen, Prestebakke. NSB har merket seg innkommet synspunkt og vil videreformidle dette til Baneregion Øst som riktig adresse for henvendelser i planleggingsfase II.*

**D16 Judith Olsen, Granheim, Prestebakke**

(Ref.: Brev av 21.01.93)

Judith Olsen, eier av de tre eiendommene: "Granheim", "Dambroen" og "Prestebakke mølle", protesterer mot NSBs trasé ved Prestebakke. Traséen går rett over husene og adkomstene til "Dambroen" (reguleringsplikt av dammen ved Ørsjøens utløp) og "Prestebakke mølle" blir avskåret. Ønsker traséen lagt nedenfor møllen, slik som det er foreslått av Prestebakke Velforening.

***NSBs merknader:***

*Se merknader til uttalelse fra Stiftelsen Bøkevangen, Prestebakke. NSB har merket seg innkommet synspunkt og vil videreformidle dette til Baneregion Øst som riktig adresse for henvendelser i planleggingsfase II.*

**D17 Tove Anita Olsen, Kornsjø**

(Ref.: Brev av 26.01.93)

Tove Anita Olsen er datter av Judith Olsen (se forrige uttalelse). Hun uttrykker forundring over at den viste traséen ikke er lagt utenfor bebyggelse og vei. Hun viser videre til den løsning som Prestebakke Velforening foreslår i sin uttalelse.

***NSBs uttalelse:***

*Se merknader til uttalelse fra Stiftelsen Bøkevangen, Prestebakke. NSB har merket seg innkommet synspunkt og vil videreformidle dette til Baneregion Øst som riktig adresse for henvendelser i planleggingsfase II.*

**D18 Kornsjø og omegn velforening**

(Ref.: Brev av 27.01.93)

Velforeningen ønsker at framtidig trasé skal gå gjennom nåværende stasjonsområde. Foreningen mener dette er mulig å få til uten at noen bolighus blir direkte berørt. En slik løsning vil samtidig opprettholde mulighetene for en framtidig lokaltrafikk for Kornsjø med jernbane.

**NSBs merknader:**

*De tanker som framkommer i velforeningens uttalelse vil bli videreformidlet til Baneregion Øst for videre vurdering i planfase II. Det må samtidig understrekes at planleggingen ved selve grensepasseringen må samkjøres med svenske planleggingsmyndigheter.*

**D19 Fellesuttalelse fra beboere ved Paulsbo, Kornsjø**

(Ref.: Brev av 11.01.93)

Paulsbo ligger ca 4 km vest for Kornsjø. Fellesuttalelsen, som er undertegnet av 22 personer, fraråder valg av utredningens trasé i området og peker på konflikter og mulige konflikter med kulturlandskapet og lokalmiljøet.

**NSBs merknader:**

*I den utlagte konsekvensutredningen er det gjort en rekke vurderinger av både "landskap og kulturmiljø", "naturvern og viltforhold" og "forhold vedr. friluftslivets interesser". En av konklusjonene er at det i området ved Paulsbo er behov for feltundersøkelser for å utdype konfliktutstrekning som ledd i planlegging på fase II-nivå.*

*I fase I ønsker man å få belyst følgene av utbygging av en høyhastighetsbane i foreslått korridor.*

*I fase II vil man studere nærmere hvorledes banen med sine spesielle krav til standard best kan framføres i denne korridoren. Denne planfasen vil bli utført på et langt mer detaljert nivå. Kontakten mot grunneiere og andre interessenter langs banen vil i denne fasen også bli trappet opp for å søke å minimalisere de lokale konfliktene.*

**D20 Håkon Stang, Kornsjø**

(Ref.: Udatert brev)

Som berørt grunneier reagerer Stang mot mangelfulle opplysninger i kartfremstillingene i konsekvensutredningen. Store deler av eiendommen er klassifisert som særdeles verneverdig under Plan for barskogvern, men er "pga Stortingets arealbegrensninger"

falt utenfor områder for varig statlig vern.

Videre pekes på et av Østfolds viktigste vilttrekk gjennom eiendommen og ber om at det treffes tiltak enten som tunnel eller ved viltgjerder og over-/underganger.

Stang forutsetter at nåværende trasé nedbygges/fjernes.

***NSBs merknader:***

*Stangs opplysninger vil bli videreformidlet til Banereion Øst, som vil forestå den videre planleggingen på fase II-nivå.*

## **D21 Grethe Mattsson, Färgelanda**

(Ref.: Brev av 28.01.93)

Grethe Mattsson er en av flere søsken som eier Finnviksøya i Kornsjøen hvor familien har fritidsboliger. Hun framfører et sterkt ønske om å la banen gå der den går i dag på strekningen mellom Halden og Dals Ed og da på bekostning av framføringshastighet. Dette begrunnes ut ifra hensynet til ømtålig natur på strekningen.

***NSBs merknader:***

*Uttalelsen er tydeligvis basert på noen foreløpige skisser for neste fase i planleggingen. Uttalelsen vil derfor bli videreformidlet til Banereion Øst som innspill til fase II.*

## **D22 Idd Skogeierlag og Idd Bondelag**

(Ref.: Udatert brev)

Ønsker at ny trasé for strekningen Eikeli - riksgrensen må bli utredet og vurdert. Av de to viste varianter mellom Halden og Prestebakke foretrekkes nr. 1, men påpeker potensielle konflikter med hensyn til dyrket mark og gårdstun i dalføret ved Hattefjell.

***NSBs merknader:***

*Uttalelsen vil bli videreformidlet til Banereion Øst for vurdering i forbindelse med videre detaljert planlegging i fase II.*



**D23 Landsutvalget for jernbane, Ås**

(Ref.: Brev av 28.01.93)

Landsutvalget for jernbane (LFJ) støtter konklusjonene fra utredningen om en utbygging langs nåværende trasé. Når det gjelder traséføringen fra Halden og videre sørover tas imidlertid visse forbehold, begrunnet ut fra skepsis til svenskens prioritering av utbygging mot Norge. Man må fra norsk side presse på for å få en endelig beslutning fra svensk side om at Dalslandsalternativet vil bli bygget ut.

Når det gjelder stoppmønster er man enig i at IC ikke skal stoppe i Ski - under forutsetning av at tilbudet mellom Ski og Oslo ikke reduseres i forhold til idag. Det ønskes imidlertid et eget stopp i Skjeberg (ihvertfall i rushtiden).

LFJ mener det bør settes igang tiltak som vil gi økt effekt i form av kortere kjøretid.

Forøvrig understreker utvalget sin positive holdning til prosjektet.

***NSBs merknader:***

*NSB vil fortsatt følge opp den gode kontakten som idag har med svenske jernbanemyndigheter og tror at forsikringene derfra og den norske satsingen også vil være forpliktende for satsing også på svensk side av grensen.*

*Forøvrig har NSB ingen videre merknader til uttalelsen.*

## SAMMENDRAG / INNSTILLING

### 1 GENERELT VEDRØRENDE JERNBANEUTREDNINGEN

#### 1.1 Valg av utbyggingskorridor

Uttalelsene tyder på en gjennomgående støtte for NSBs syn på valg av alternativ for IC-trafikken. Det tas imidlertid visse forbehold i Nedre Glomma-regionen hvor det påpekes at konsekvensene i og igjennom byene må utredes på fase II-nivå før man kan ta endelig stilling til valg mellom alternativ A og B-variantene.

På bakgrunn av det tidsperspektiv man opererer med er det villighet til å akseptere en fellesløsning for IC- og EC-trafikken, med unntak for strekningen Råde - Skjeberg. Det etterlyses imidlertid fra noen hold en mer framtidsrettet løsning for EC, mao. et C-alternativ.

*NSB opprettholder sitt syn på korridorvalg.*

*NSB håper at den lokale/regionale planleggingen som vil finne sted første halvdel av 1993 for strekningen Råde - Skjeberg, samt NSBs egen planleggingsinnsats i samme tidsrom, vil føre til en avklaring av problemene gjennom Fredrikstad/Sarpsborg.*

*Når det gjelder synet på en utbygging av en eksklusiv EC-bane finner heller ikke NSB at de innkomne uttalelsene gir grunn til å endre tidligere standpunkt.*

#### 1.2 Stoppmønster

Det er kommet inn en rekke lokale/regionale ønsker om endringer i stoppmønsteret for både IC- og EC-togene. Dette gjelder de to lokaliseringene Ski og Råde. Ski ønskes av samtlige Follokommuner, mens Råde er et lokalt kommunalt ønske.

*NSB vil her understreke, at det i utredningen skisserte stoppmønster for IC- og EC-togene først og fremst er lagt fram som et underlag for videre beregninger av trafikkgrunnlaget. Det er imidlertid basert på at IC-togene skal betjene byområdene på strekningen, mens EC-togene primært skal betjene utenlandstrafikken. For begge togtypene er det forutsatt en kraftig økning i kjørehastigheten i forhold til i dag. Dersom dette målet skal kunne nås er lokale stopp underveis ikke mulig.*

*Som det framgår av NSBs merknader til de respektive uttalelsene er det markedssituasjonen som avgjør om man velger å legge inn stopp eller ikke. Endringer i markedssituasjonen kan med andre ord føre til revurderinger av stoppmønster fra NSBs side.*

### 1.3 Eksisterende bane Gamlebyen - Ski

Det har fra noen hold blitt påpekt at NSB også burde ha utredet skjebnen til eksisterende jernbanestrekning fra Gamlebyen til Ski.

*NSBs planer for denne strekningen er ikke spesifisert. Det som er sagt er, at eksisterende strekning vil bli opprettholdt for avvikling av lokaltrafikk mellom Ski, Oslo og mellomliggende stasjoner. Gjennom det nye dobbeltsporet vil imidlertid kapasitet langs eksisterende spor bli frigjort. Dette vil bidra til å øke mulighetene for å bedre tilbudet langs denne strekningen.*

### 1.4 Østre linje

Også for Østre linjes vedkommende er det kommet uttalelser som peker på behov av vurdering i sammenheng med høyhastighetsprosjektet eller som en oppfølging av dette.

*NSBs syn på dette er, som anført i merknadene til de aktuelle uttalelsene, at Østre linje ikke skal tas opp i sammenheng med høyhastighetsprosjektet. Nødvendige opprustinger av denne banen kan håndteres som egen sak. Dersom markedssituasjonen skulle tilsi det vil selvsagt en øking av rutetilbud og tilhørende opprusting av infrastrukturen bli vurdert.*

### 1.5 Ørabane

Fra Fredrikstad-distriktet er det framkommet krav om vurdering av en sidebane til Øra (havn/industri).

*NSB kjenner til "Ørabaneutvalget"s planer om en slik bane. NSB har imidlertid ikke tatt denne sidebanen opp til vurdering og finner heller ikke at denne sak hører direkte hjemme under høyhastighetsprosjektets problemområde. Saken bør derfor eventuelt fremmes separat og da sees i sammenheng med det resultat høyhastighetsprosjektet fører til.*

## 2 MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNING FASE I (GROVMASKET)

Eneste direkte avvisning av den framlagte konsekvensutredningen fase I kommer fra Riksantikvaren og da innenfor fagområdet kulturmiljø. Staten har riktignok også en del merknader som går på andre forhold, bl.a. saksgang, men disse ansees for å være et allerede tilbakelagt stadiet i prosessen gjennom de tilslutninger som allerede foreligger fra Miljøverndepartementet (godkjenning av tidligere programmer for



utredningen).

*Utgangspunktet for NSBs utredning av KU-fase I har hele tiden vært, at kulturmiljø som tema skulle baseres på allerede foreliggende registreringer. Dette har vært gjort i samråd med fylkeskonservatorene i berørte fylker. Av denne grunn vil NSB framholde at temaet er behandlet i tråd med intensjonene på dette plannivå.*

### **3 MERKNADER TIL INNHOLD I KONSEKVENSTREKNINGS-PROGRAM FASE II FOR DELSTREKNINGENE RÅDE - SKJEBERG OG HALDEN - KORNSJØ**

Uttalelsene fra en rekke instanser (bl.a. Riksantikvaren, Fylkeskonservatoren i Østfold, Østfold fylkeskommune, Fylkeslegen i Østfold, Råde og Fredrikstad kommuner) peker på sider ved programmet for fase II i KU-sammenheng som enten ikke kan godkjennes eller bør spesifiseres.

*NSB har forståelse for en del av disse innvendingene og har lagt fram et revidert program med noen få revisjoner (i programmet gjengitt med kursiv).*



**REVIDERT  
KONSEKVENsutredningsprogram FASE II  
FOR DELSTREKNINGENE  
RÅDE - SKJEBERG OG HALDEN - KORNSJØ**



**INNHold**

	side
<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> 49
<b>2</b>	<b>TRASÉALTERNATIVER OG AREALBRUK</b> 50
2.1	Traséalternativene 50
2.2	Byanalyser 50
<b>3</b>	<b>ANLEGGSKOSTNADER / VEDLIKEHOLDSKOSTNADER</b> 51
<b>4</b>	<b>MARKEDSANALYSER / DRIFTSOPPLEGG</b> 51
<b>5</b>	<b>TILTAKETS KONSEKVENSER FOR MILJØ</b> 51
5.1	Luftforurensning 51
5.2	Klimaendringer 51
5.3	Støy/vibrasjoner 52
5.4	Landskap, kulturmiljø og naturvernområder 52
<b>6</b>	<b>TILTAKETS KONSEKVENSER FOR NATURRESSURSENE</b> 54
6.1	Energiforbruk 54
6.2	Driftsforholdene i landbruket og skogbruket 54
<b>7</b>	<b>TILTAKETS SAMFUNNMESSIGE KONSEKVENSER</b> 55
7.1	Trafikkulykker 55
7.2	Næringsliv og sysselsetting 55
7.3	Utbyggingsmønster og boligbygging 55
7.4	Sosiale og velferdsmessige forhold 55
7.5	Friluftsliv og rekreasjon 56
<b>8</b>	<b>KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN</b> 56
<b>9</b>	<b>SAMMENSTILLENDE ANALYSER</b> 56
<b>10</b>	<b>FRAMDRIFTSPLAN</b> 57

## 1 INNLEDNING

NSBs melding med program for konsekvensutredning vedrørende Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø ble offentlig hørt i perioden 1. oktober - 2. desember 1991.

Programmet for den "grovmaskete" konsekvensutredningen etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a, fase I, ble etter de innkomne merknadene, samt kontaktmøter med Miljøverndepartementet, endret noe og lagt ut til orientering, samtidig som program for "finmasket" konsekvensutredning for en del av parsellene ble lagt ut til høring i perioden 30.03. - 11.05.1992. Dette programmet omfattet følgende parseller:

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

**Konsekvensutredning for fase I ("grovmasket nivå") omfattende hele prosjektet Oslo S - Kornsjø, samt forslag til program for fase II ("finmasket nivå") for de gjenstående parsellene:**

- Råde - Skjeberg
- Halden - Kornsjø

har nå ligget ute til høring i perioden 23. oktober 1992 - 1. februar 1993. Denne høringsrunden har ført til en del mindre endringer i det utlagte program.

*Endringene framgår av foreliggende revisjon med kursiv skrift.*

Til sist i programmet er det vedlagt planutredningens forslag til framdrift av delprosjektene fra utredning til ferdig anlegg. Det må imidlertid poengteres at denne framdriften er avhengig av både positiv lokal oppslutning for å få planene vedtatt, samt at sentrale bevilgninger gis.

Det understrekes at programmet må sees i sammenheng med programmet for fase I.

## 2 TRASÉALTERNATIVER OG AREALBRUK

### 2.1 Traséalternativene

*Fastleggelsen av de enkelte traéene vil skje som en prosess, hvor det tas utgangspunkt i de foreliggende vurderingene og registreringsmateriale fra fase I og gjennom nært samarbeide med kommunene og fagmyndighetene.*

Som generell regel vil traséene for hver aktuell delstrekning fastlegges nærmere på kart i målestokk 1:5000 utenfor tettbebyggelse, 1:1000 innenfor tettbebyggelse. Dersom det i spesielle tilfelle skulle være behov for kart i andre målestokker vil slike bli benyttet. *Alternativene framstilles også med lengdeprofiler.*

*Både kart og profiler skal angi lokale løsninger for bruk av tunneler, større fyllinger/skjæringer, konstruksjoner (bruer, over-/underganger) og omlagte driftsveger. Detaljeringsgraden i disse opplysningene må tilpasses kartmålestokk.*

### 2.2 Byanalyser

En totalvurdering av linjeføring og stasjonslokalisering i den enkelte by vil være en sentral problemstilling i fase II. Viktige momenter i denne sammenheng er markedets størrelse, byplanmessige og miljømessige forhold, kommunale/regionale målsettinger og stasjonenes, *innhold og arealbehov.*

\* Markedsanalyser

Det vises her til det som utføres i fase I i programmets punkt 4.

\* Byplanmessige og miljømessige forhold ("*Stedsanalyser*")

I utgangspunktet legges det opp til egne analyser av byene. Omfanget av disse analysene må sees i sammenheng med i hvilken grad en framtidig jernbane og stasjon vil påvirke omgivelsene.

Slike analyser vil belyse forhold knyttet til byens fysiske form og innhold (stikkord: Historikk, bebyggelsesstruktur, bygningstyper, områdekarakter, osv). Dette er en oppgave som kommune, fylkeskommune, vegvesen og NSB bør kunne gå sammen om å løse.

For NSBs vedkommende er det først og fremst jernbanens linjeføring, *konstruksjoner og avbøtende tiltak langs denne*, samt stasjonens plassering i forhold til de viktigste trafikkårene og knutepunktene som er viktig å få vurdert.

\* Kommunale/regionale målsettinger

Disse bør framkomme som en del av planprosessen i samarbeide med vedkommende kommune/fylket.



\* Stasjonenes *innhold og arealbehov*

Videre bør det foretas en analyse av stasjonenes *innhold og arealbehov*. Denne analysen baseres på vurderinger omkring stasjonstype (fase I) og korrespondanseforhold mellom jernbanen og andre transportmidler.

### 3 ANLEGGSKOSTNADER/VEDLIKEHOLDSKOSTNADER

Nøyaktighetsnivå på +/- 20 prosent, lik "hovedplannivået" etter NSBs "Retningslinjer for prosjektgjennomføring" (REP).

### 4 MARKEDSANALYSER/DRIFTSOPPLEGG

Det er ikke forutsatt at det vil være behov for ytterligere utredninger om dette tema i fase II.

### 5 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR MILJØ

#### 5.1 Luftforurensing

Effekten på delstrekninger som følge av utbygging vurderes i utgangspunktet å være minimal. Det er derfor ikke forutsatt videre beregninger i denne fasen. Dersom det vil bli utarbeidet endrete prognoser for overført trafikk vil beregningene bli justert i henhold til endrete forutsetninger.

#### 5.2 Klimaendringer

Det ansees som mest interessant å vurdere effekten av hele tiltaket og ikke effekten av utbygging på delstrekninger. Effekten av utbygging på delstrekninger er sannsynligvis minimal, og det er derfor ikke forutsatt videre beregninger i denne fasen.

Hvis det utarbeides endrede prognoser for overført trafikk, vil beregningene bli justert i henhold til endrede forutsetninger.

Med hensyn til lokalklimatologiske vurderinger vil mulige problemområder bli detaljert vurdert med utgangspunkt i mer nøyaktig fastsetting av traséen.

### 5.3 Støy/vibrasjoner

*Det vil bli utført beregninger av støy, med nærmere angivelse av antall berørte innenfor et utendørs ekvivalentnivå på 55 dB(A). For behandling av vibrasjoner fra jernbanetraffikk finnes pr. i dag ikke egnede beregningsmetoder og/eller retningslinjer.*

*Videre beskrives hvilke tiltak mot støy som kan være aktuelle innenfor den enkelte delstrekning. Ofte vil det endelige valg av konkrete tiltak være et resultat av et samarbeide mellom grunneiere, de lokale myndigheter og NSB i detaljplanfasen. I fase II (kommunedelplannivå) vil imidlertid kostnader for antatte løsninger tas med i anleggskostnadene (pkt. 3). Det vil i denne fasen bli lagt spesiell vekt på støyforholdene i byer og tettsteder.*

### 5.4 Landskap, kulturmiljø og naturvernområder

#### Generelt:

Kulturmiljø omfatter her både miljø og sammenhenger rundt elementer og landskapsområder, kulturminner (etter-reformatoriske) og fornminner (før-reformatoriske). Verneinteressene innen landskap, kulturmiljø og naturvern beskyttes av lovverket gjennom Lov om kulturminner, Lov om Naturvern og Plan- og bygningsloven.

Anskaffelse av registreringsmateriale avgrenses til overordnede utredninger om temaene, og fylkets miljøvernavdeling og kulturminneforvaltningen i fylkeskommunen er hovedkontakter. Gjennom detaljeringsgraden i registreringsmaterialet, blir detaljeringsgraden for konsekvensutredningen langt på veg lagt.

En beskrivelse av verneobjekter og områder med verneverdi skal foreligge så fylldig som mulig ut fra registreringsmaterialet. For å beskrive verdier brukes verdikriterier angitt i Nordisk Ministerråds arbeide: Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen.

For fagområdene gis innledende en oversiktlig beskrivelse som skal fungere som en referanseramme for vurdering av objekter og enkeltelementers betydning. Denne rammen er et hjelpemiddel både for forståelse av regionale landskapstrekk og identitet/forståelse og økologiske hensyn.

I den innledende delen benyttes en oppdeling vist i Miljørapport 1987:3 fra Nordisk Ministerråd. Denne er også hovedkriterier for beskrivelse av ulike landskapsregioner:

- 1 Naturgrunnlag, geologi, landform, klima og vegetasjon
- 2 Arealbruk, historisk utvikling og nåværende arealbruk, viktige trekk
- 3 Bebyggelse og andre kulturspor. Overordnet beskrivelse
- 4 Landskapets totalintrykk, åpenhet og skalaforhold (landskapsregioner)

#### 5.4.1 LANDSKAP OG KULTURMILJØ

##### \* **Landskap:**

Følgende vurderinger forutsettes gjennomført:

- Detaljert gjennomgang av traséene med hensyn til virkning på landskap. By- og tettstedsproblematikken tas spesielt opp under dette punkt.
- Visualisering av inngrepet.  *Dette gjelder særlig i sårbare områder og på steder der traséen krysser viktige landskapselementer og/eller framføres ved større terrengavvikende konstruksjoner (bruer/viadukter/fyllinger). Arbeid på større målestokk (1:10 000 f.eks)*
- Forslag til konkrete avbøtende tiltak med materialbruk etc.
- Vurdering av etterbruk og tilbakeføring av gamle sporområder.

##### \* **Kulturmiljø:**

Her kan det gis en sannsynlighetsanalyse fra fylkeskonservators side som er mere presis. Erfaringskriterier benyttes for å nærmere kunne kartfeste hvor man kan forvente å finne fornminner. Det vil videre måtte foretas feltregistreringer i denne fasen. Etter detaljert fastsetting av traséen kan følgende vurderinger gjøres:

- Vil særskilt verneverdige kulturminner eller deler av kulturmiljøet bli berørt av tiltaket og kreve sikring, flytting eller dokumentasjon?
- Vil tiltaket kreve frigivning av fredete kulturminner?
- Virkning for kulturmiljøet under anleggsfasen, grovvurdering.

Også med hensyn til kulturmiljøet må det legges spesiell vekt på byer og tettsteder i denne fasen.

##### \* **Masseuttak**

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

#### 5.4.2 NATURVERNOMRÅDER

På kommunedelplannivå vil tiltakets konsekvenser bli vurdert mer detaljert opp mot enkeltelementer innen de tre hovedkategoriene som nevnt ovenfor. I kommunedelplansammenheng vil konsekvensene bli grundigere beskrevet. En vil komme nærmere inn på virkningene for:

- Storvilt - trekkveger og viktige vinterbeitelokaliteter.
- Skogsfugl - spillplasser og særlige gode biotoper



- Sjeldne/sårbare arter, - hekkelokaliteter, leveområder
- Områder med særlig høye diversitetsverdier
- Større sammenhengende naturområder
- Gyte- og oppvekstområder for fisk
- Geologiske karakterforekomster

*Generelt vil det bli gjennomført vurderinger som omfatter berørte naturreservat. Mer spesielt vurderes om tiltaket vil føre til endringer i den økologiske balansen i våtmarksområder og om verneverdiene vil bli redusert.*

*Eventuelle avbøtenede tiltak konkretiseres og vurderes mer detaljert. Dette gjelder både for ny og eksisterende trasé. Eventuelle programmer for etterprøving av tiltak vil bli foreslått.*

I den grad det er nødvendig med mer detaljert registreringsmateriale vil dette innhentes via kommunene og eventuelle organisasjoner. For fagområdet er imidlertid mye av registreringsmateriale samlet i miljøvernavdelingene.

## **6 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR NATURRESSURSENE**

### **6.1 Energiforbruk**

Det er ikke forutsatt å være behov for ytterligere utredninger om dette tema i fase II, bortsett fra eventuelle justeringer ved endringer i trafikk tallene.

### **6.2 Driftsforholdene i landbruket og skogbruket**

På eiendomsnivå vurderes konsekvensene for landbruket ved mer detaljert fastsetting av traséen. I denne fasen skal det ses på både direkte og indirekte virkninger av tiltaket og angivelsen av forbrukt areal vil være mer detaljert. Mulighetene for tilbakeføring av areal vurderes.

Tema:

- arealregnskap:
  - dyrket mark
  - dyrkbar mark
  - skog, høy, middels og lav bonitet
- berørte gårdsanlegg
- berørte eiendommer

- arrondering
- tilgjengelighet
- klimatisk påvirkning

Vurderingsfaktorer vil være:

- driftsform
- produksjonspotensiale
- avbøtende tiltak

Vurderingene gjøres ved planimetrering og telling på Økonomisk kartverk og bonitetskart i målestokk 1:20.000. I tillegg Økonomisk kartverk i målestokk 1:10.000. Deretter foretas en sammenfattende vurdering.

## **7 TILTAKETS SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER**

### **7.1 Trafikkulykker**

Det er ikke forutsatt beregninger av antall ulykker i fase II dersom ikke særlige lokale variasjoner mellom alternativene tilsier dette. *Eventuelle aktuelle tiltak mot ulykker vil bli drøftet i forbindelse med genereringen av alternativene (pkt. 2.1).*

### **7.2 Næringsliv og sysselsetting**

Det er i *utgangspunktet* ikke forutsatt at det vil være behov for ytterligere utredninger om dette tema i fase II. *Bare i de tilfeller hvor det kan være naturlig, feks. under planlegging gjennom byer og tettsteder, vil det bli vurdert om utdypninger, ut over vurderingene i fase I, bør foretas.*

### **7.3 Utbyggingsmønster og boligbygging**

Det er ikke forutsatt at det vil være behov for ytterligere utredninger om dette tema i fase II.

### **7.4 Sosiale og velferdsmessige forhold**

Det er ikke forutsatt at det vil være behov for ytterligere utredninger om dette tema i fase II.

## 7.5 Friluftsliv og rekreasjon

Grundigere registreringer og vurderinger foretas gjennom kontakt med brukerorganisasjoner og ansvarlige for fagområdet i den enkelte kommune. Forholdene i byene og tettstedene vurderes spesielt (parker og friluftsanlegg).

## 8 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Det må klargjøres hvilke eventuelle krav som må stilles til utbygger i anleggsperioden. Slike krav kan være inngrepsgrenser (areal/områder som ikke skal berøres) eller angivelse av tidsperioder for anleggsarbeid (f.eks. utenom hekkeperioder). Temaene som er vurdert på generell basis i fase I, vurderes mer spesifikt i fase II med tanke på virkninger på påviste interesser i nærmiljøet. Påviste interesser i planområder vil være omtalt i delvurderinger av konsekvensutredningene (bygninger, landskap, kulturmiljø, naturvernområder, friluftsimteresser, landbruksinteresser mm). Konsekvensene for og behovet for krav til anleggsarbeidet, *herunder avbøtende tiltak*, overfor påviste interesser vurderes i lys av:

- Støy/vibrasjoner
- Støv/utslipp av luftforurensende komponenter fra anleggsmaskiner
- Bruk av areal til masselagring og transport

Masselagring og -transport må foregå slik at ikke det er fare for smitte av sykdommer (floghavre mm).

Det må lages egen plan for trafikkavviklingen i perioden.

*I tillegg må det lages en plan for tilbakeføring av arealer etter endt anlegg.*

## 9 SAMMENSTILLENDEN ANALYSER

For hver delstrekning lages et eget oppsummerende dokument som omfatter utredningen av konsekvensene for miljø, naturressuser og samfunn. De konsekvenser som bare er utredet i fase I, men som vedgår den enkelte delstrekning, tas med også i dette dokumentet.



## 10 FRAMDRIFTSPLAN

Framdriftsplanen for totalprosjektet fram til ferdig anlegg, er vist i figuren nedenfor. De delstrekningene som dette programmet omfatter er framhevet i figuren. Det understrekes at denne framdriftsplanen bare er veiledende. Sannsynligvis vil det bli foretatt justeringer ettersom prosjektet skrider fram.

Parsell	Nivå	1992	93	94	95	96	97	98	99	2000	01
Oslo S - Rosenholm	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Rosenholm - Ski	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Ski stasjon	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Sandbukta - Moss - Dilling	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Moss stasjon	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Dilling - Råde	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Råde - Fredrikstad	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Fredrikstad stasjon	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Fredrikstad - Sarpsborg	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Sarpsborg stasjon	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Sarpsborg - Skjeberg	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Skjeberg - Halden	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Halden stasjon	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
Halden - Kornsjø	KDP/RP										
	DP/BP/GE										
	Anlegg										
KDP/RP = Kommunedelplan/reguleringsplaner					Min. tidsbehov						
DP/BP/GE = Detaljplaner/byggeplaner/grunnerverv					"						
Anlegg : I henhold til foreslått investeringstakt											