

**HØRINGSUTTALELSER
TIL KONSEKVENsutREDNING (FASE I)
OG PROGRAM FOR FASE II AV 1.10.1992**

7. juni 1993

**HØYHASTIGHETSprosjektet
OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG)**

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

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 hefte inneholder samtlige høringsuttalelser i fullstendig utgave. De er gjengitt i samme rekkefølge som den som er brukt i NSBs behandlingsrapport.

INNHold

A STATLIGE ORGANER

- A01 Det kongelige kommunal- og arbeidsdepartement
- A02 Det kongelige samferdselsdepartement
- A03 Statens Vegvesen, Vegdirektoratet
- A04 Statens Vegvesen Oslo, Vegkontoret
- A05 Statens Vegvesen Akershus, Vegkontoret
- A06 Statens Vegvesen Østfold, Vegkontoret
- A07 Forsvarets bygningstjeneste
- A08 Riksantikvaren
- A09 Direktoratet for naturforvaltning
- A10 Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- A11 Fylkesmannen i Østfold
- A12 Fylkeslandbruksstyret i Østfold
- A13 Rygge landbruksnemnd
- A14 Råde landbruksnemnd
- A15 Fylkeslegen i Østfold

B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

- B01 Akershus fylkeskommune, Fylkesutvalget
- B02 Akershus fylkeskommune, Samferdselsstyret
- B03 Akershus fylkeskommune, Miljøvernavdelingen
- B04 Akershus fylkeskommune, Helse- og sosialdirektøren
- B05 Akershus fylkeskommune, Næringssjefen
- B06 Akershus fylkeskommune, Fylkeskultursjefen
- B07 Akershus Energiverk (AEV)
- B08 Fylkeslandbruksstyret i Akershus
- B09 Østfold fylkeskommune, Fellesuttalelse
- B10 Østfold fylkeskommune, Fylkesutvalget
- B11 Østfold fylkeskommune, Fylkeskultursjefen
- B12 Buskerud fylkeskommune

C KOMMUNER

- C01 Oslo kommune, Byrådet
- C02 Oslo kommune, Byantikvaren
- C03 Follo-kommunene v/ordførerne
- C04 Oppegård kommune
- C05 Ski kommune
- C06 Moss kommune
- C07 Rygge kommune
- C08 Råde kommune
- C09 Prosjekt Kommunesammenslutningen (Fredrikstad)
- C10 Onsøy kommune
- C11 Fredrikstad kommune

- C12 Rolvsøy kommune
- C13 Borge kommune
- C14 Sarpsborg kommune
- C15 Halden kommune
- C16 Trøgstad kommune
- C17 Eidsberg kommune

D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

- D01 Rikeåsen Vel, Kolbotn
- D02 Erik Magnussøn, Moss
- D03 Naturvernforbundet i Østfold
- D04 Seutelvens grunneierlag
- D05 Helge Strand, Fredrikstad
- D06 Lande Velforening (Sarpsborg)
- D07 Naturvernforbundet i Halden
- D08 Berg skole
- D09 Berg, Rokke og Asak historielag
- D10 Halden reiselivslag
- D11 Nordisk kulturkjede, Halden
- D12 Miljøforeningen Grønne Norden, Halden
- D13 Jens Bjørnstad, Tistedal
- D14 Stiftelsen Bøkevungen, Prestebakke
- D15 Prestebakke Velforening
- D16 Judith Olsen, Granheim, Prestebakke
- D17 Tove Anita Olsen, Kornsjø
- D18 Kornsjø og omegn velforening
- D19 Fellesuttalelse fra beboere ved Paulsbo, Kornsjø
- D20 Håkon Stang, Kornsjø
- D21 Grethe Mattsson, Färgelanda, Sverige
- D22 Idd Skogeierlag og Idd Bondelag
- D23 Landsutvalget for jernbane



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

A01

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

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

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
14 JAN. 1993	
Sak/Doknr.	146
Arkivbot.	

Deres ref
90/2377
512

Vår ref
91/5724

Dato
13.01.1993

KONSEKVENsutREDNING, HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO-KORNSJØ

Vi viser til brev av 22.10.1992 med vedlagt konsekvensutredning fase I og forslag til program for fase II for høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø.

Departementet har ingen merknader til konsekvensutredningen eller program for fase II.

Med hilsen

Kåre Movold e.f.
Byråsjef

Greta Johansen



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Saksbehandler, innvalgstelefon

Anne-Mette Ringdal 22348328

Vår dato

11.02.1993

Deres dato

Vår referanse

93/235-450.0

Deres referanse AMR/IBj

NSB Hovedkontoret
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

A02

NORDES STATISKE	...kode
15 FEB. 1993	
Sak/Doknr.	30
Arkivbet.	

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ -
UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG
BYGNINGSLOVEN KAP. VII-A

Vi viser til brev av 22. oktober 1992.

Vedlagt følger kopi av Vegdirektoratets uttalelse til
konsekvensutredningen av 26. januar 1993, samt uttalelser
fra vegkontorene i Akershus av 7. januar 1993, i Oslo av
12. januar 1993 og i Østfold av 25. januar 1993.

Samferdselsdepartementet har forøvrig ingen merknader.

Med hilsen

Kjell Rosanoff
Kjell Rosanoff (e.f.)

Anne-Mette Ringdal
Anne-Mette Ringdal

Vedlegg

Gjenpart: Vegdirektoratet



Vår dato
1993-01-26

Vår referanse
91/5489-9
Vplan
Deres referanse

A03

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Overing. Gunnar Fitje - 639667

Vårt ark.nr.
322

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Sendes NSB
til orientering.
VEGDIREKTORATET, Oslo, 27/1, 1993

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

UTTAELSE TIL KONSEKVENsutREDNING
ETTER PBL KAP VII-A

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 1 FEB. 1993		
Sak/Doknr. _____		^
Arkivbet. _____		

Vi viser til brev fra NSB datert 22 oktober 1992 med vedlegg:

- * Konsekvensutredning, KU-rapport datert 1. oktober 1992.
- * Jernbanemelding, Hovedrapport datert oktober 1992.

Samferdselsdepartementet er å anse som virkningsdepartement på vegsektoren, jfr departementets brev av 10. januar 1992 til samtlige departement. Vegdirektoratets merknader til foreliggende konsekvensutredning (KU) oversendes derfor til Samferdselsdepartementet for endelig uttalelse.

Utgangspunkt

KU-rapport datert 1 oktober 1992 har ifølge innledningen som formål å være grunnlag for prinsippvedtak om prosjektet. Stortinget bør i den forbindelse ha anledning til å sammenligne jernbaneutbyggingen med annen samferdselsutbygging.

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

Trafikkanalyser

Vegdirektoratet har i brev 27. november 1991 framhevet behov for å gjennomføre en egen og helhetlig transportanalyse, blant annet for å dokumentere trafikkoverføring fra andre transportformer.

NSB har valgt å legge til grunn en markedsanalyse, inkludert beskrivelse av delprognoser. Hovedrapporten gir begrenset innblikk i sentrale forutsetninger og i de framgangsmåter og metoder som ligger til grunn for prognosetallene. Det er vanskelig å bedømme om prognosene er basert på beregninger



Vår dato
1993-01-26

Vår referanse
91/5489-9
Vplan

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Overing. Gunnar Fitje - 639667

Vårt ark.nr.
322

Deres referanse

eller antagelser.

Forholdet til nærtrafikken i Oslo/Akershus og til sentrale by- og tettstedsregioner i Østfold er ikke utredet.

Prosess

Prosess etter KU-bestemmelsene i PBL er i den framlagte KU delt inn i flere faser. KU-utredning og planlegging pågår på alle nivåer samtidig. Dette gjør saken svært uoversiktlig.

I Miljøverndepartementet sin veileder om KU-bestemmelsene i PBL er det forutsatt at en "grovmasket" KU-utredning, tilsvarende NSB sin KU-utredning fase 1, skal være beslutningsgrunnlag for prinsippvedtak i Stortinget forut for ytterligere avklaringer av tiltaket. NSB synes i liten grad å ha fulgt opp denne forutsetningen.

Konklusjon

Etter Vegdirektoratets vurdering er det behov for tilleggsutredninger for å kunne vurdere omfanget av overført trafikk fra veg, båt og fly til bane. Videre mener vi at utredning av overordnede trafikale konsekvenser for nærtrafikkområdet i Oslo/Akershus og sentrale regioner i Østfold, tilhører utredningsnivået for KU fase 1.

Vegdirektoratet mener på den bakgrunn at den framlagte KU ikke tilfredsstillende utredningskravet som er fastsatt i utredningsprogrammet punkt 4.

For utfyllende merknader viser vi til vedlagte uttalelser fra vegkontorene i Akershus, Oslo og Østfold ved brev datert hhv 7., 12. og 25. januar 1993.

Plan- og anleggsavdelingen
Med hilsen

Erik Furuseth
plan- og anleggsdirektør

Tor J. Smeby
sjefingeniør

Vedlegg

Kopi m/vedlegg: Norges statsbaner, Hovedkontoret
Statens vegvesen Oslo, Akershus og
Østfold

Postadresse
Postboks 6390 Etterstad
0604 OSLO 6

Kontoradresse
Grensveien 92
Telefax
(02) 63 97 68

Øvrige telefaxnr.
(02) 65 55 18 Disp
(02) 63 96 79 Drift
(02) 65 55 51 Drift
(02) 63 98 23 A-data

Telefon
(02) 63 95 00

Telex
21 542

Egne kontoradresser
Bruavdelingen
Grensveien 97
Telefax (02) 63 98 66

Veglaboratoriet
Gaustadalléen 25
Telefon (02) 63 99 00
Telefax (02) 46 74 21



STATENS VEGVESEN
OSLO

Vår dato
1993-01-12

Vår referanse
91/1115-12

A04

Vår saksbehandler -innvalgsnr.
Overing. H. Granrud 575533

Vårt ark.nr.
846

Deres referanse
91/5489-9, 10 Vplan

Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad

0604 OSLO

VEGDIREKTORATET	
Dato:	Jr.Nr:
93 01 14	91-5489-14
Ark.nr. 322	

-03-

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ KONSEKVENsutREDNING

Vi viser til Vegdirektoratets brev av 18.11.1992 vedrørende uttalelse til konsekvensutredningen for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.

Konsekvensutredningen er gjennomført på et nivå som gjør at den bare i begrenset grad berører Oslo og Statens vegvesens ansvarsområde.

Det er antydnet at en utbygging av høyhastighetsprosjektet til NSB vil kunne redusere biltrafikken over kommunegrensa til Ski/Oppegård (E 6 og E 18) med i størrelsesorden 2.000 kjøretøy pr. døgn. I forhold til totaltrafikken er dette svært beskjedent og endrer ikke på behovet for vegutbygging i sydkorridoren. Som påpekt i vår uttalelse til meldingsforslaget 04.11.1991 savner vi fortsatt en mer helhellig analyse av hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet vil kunne få for hele transportsystemet. En ny høyhastighetsbane på den sterkest belastede jernbanestrekningen bør også kunne lede til et forbedret tilbud for nærtrafikken, og på den måten få en sterkere innflytelse på konkurranseforholdet mellom veg og jernbane.

For øvrig henvises til vår uttalelse av 04.11.1991.

Planavdelingen
Med hilsen

Olav Sætre
plansjef

Harald Granrud

HG/TRA



STATENS VEGVESEN
AKERSHUS
Vegkontoret

Vår dato
07.01.93

Vår referanse
91/4241-8,9

A05

saksbehandler - innvalgsnummer
ing. Steinar Robole (02)725268

Vårt ark. nr.
361

Deres referanse
91/5489-9,10 Vplan

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo

VEGDIREKTORATET	
Dato:	Jr.Nr:
93 01 12	91-5489-13
Ark.nr. 322	

**HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ JERNBANEUTREDNING
(HOVEDRAPPORT)
KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP VII A
UTLEGGING TIL OFFENTLIG EHØRING 23. OKTOBER 1992 - 1 FEBRUAR
1993.**

Vi viser til Deres brev av 18.11.1992 samt mottatt materiale fra NSB.

Oversendt materiale gjelder konsekvensutredning for fase I samt forslag til program for fase II på strekningene Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø i Østfold fylke. Vegkontoret uttalte seg til høyhastighetsprosjektet, forslag til program for fase II strekningen Oslo S - Ski, i brev av 17.06.1992 til NSB hovedkontoret. (Kopi vedlegges). Denne delen av utredningsprogrammet ble godkjent i september i fjor.

Vegkontoret har ingen merknader til konsekvensutredningen ut over de kommentarer som framkommer av vårt brev av 17.06.1992.

Med hilsen

Stein Fykse
Stein Fykse
Vegsjef

Nils-Erik Bogsrud
Nils-Erik Bogsrud
Plansjef



STATENS VEGVESEN
ØSTFOLD
Vegkontoret

Saksbehandler
Seksjonsleder Sigurd Løvteit

Vår dato
1993-01-25
Vårt ark.nr.
361.1

Vår referanse
89/1924-39
Deres referanse
90/2377

NSB, Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
26 JAN 1993	
Sak/Doknr.	157
Arkivbet.	

HØYHASTIGHETSBANE OSLO - KORNSJØ

A06

Det vises til Deres brev av 22. oktober 1992 vedlagt jernbaneutredning samt konsekvensutredning, fase 1 for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.

Vegkontoret ser positivt på den igangsatte planleggingen av høyhastighetsbane mellom Oslo og Gøteborg. Utbygging av en framtidrettet jernbane gjennom Østfold etter de utredete alternativene vil ha stor betydning både for fylkets interne kommunikasjoner og for den Oslorettede trafikken. Kortere tidsavstander til markedene vil kunne gi et betydelig potensiale for næringsutvikling i fylket. I tillegg forventes sikkerhetsmessige og miljømessige gevinster som følge av overført trafikk fra veg til bane.

Valg av alternativ

Vegkontoret slutter seg til hovedtrekkene i jernbaneutredningen. Det framheves som spesielt viktig at alle fire Østfoldbyene gis et høyverdig IC tilbud. Vi vil imidlertid ikke ut fra det foreliggende materialet foreta en endelig anbefaling mellom alternativene når det gjelder den europarettede 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 Nedre Glomma regionen. Det vil derfor bli igangsatt et arbeid i regi av Østfold fylkeskommune for å se nærmere på de ulike alternativenes konsekvenser for bl.a. arealbruk og transportmønster. Det vises til uttalelse fra Østfold fylkeskommune.

Byområdene

Jernbaneutredningen berører i liten grad framføringen av nye spor gjennom byene. Det er sannsynligvis her konflikten vil være størst, også sett i forhold til eksisterende veganlegg. Videre vil bygging av nye stasjoner/terminaler medføre endringer i transportmønsteret i byene. Vi ser det som uheldig at slike problemstillinger først blir vurdert ved utarbeidelse av kommunedelplaner.

Kontakten mellom NSB og vegkontoret ved utarbeidelse av kommunedelplan for jernbanetrase mellom Sandbukta og Dilling har ikke vært tilfredsstillende. Vi forutsetter

Postadresse
Postboks 310
1501 Moss

Kontoradresse
Værftsgt. 7
Moss

Telefon
(09) 27 45 00

Telefax
(09) 27 47 78

Postgiro
5 04 01 00

at vegkontoret trekkes langt sterkere med når kommunedelplanprosessen i Fredrikstad og Sarpsborg igangsettes.

Konsekvensutredning fase 2

Vegkontoret støtter hovedpunktene i NSB's forslag til konsekvensutredning for fase 2. Fase 2 bør i stor grad være konsentrert om tiltakets virkning på bymiljøet. Plasseringen av nye stasjoner i forhold til de viktigste trafikkårene og knutepunktene vil i denne sammenheng være av stor betydning.

I den videre planleggingen bør tiltakets samfunnsmessige konsekvenser gis en grundigere vurdering enn det som er forutsatt i NSB's forslag til konsekvensutredningsprogram. Særlig bør de ulike alternativene gjennom Nedre Glomma regionen vurderes ut fra ønsket arealutvikling. En eksklusiv EC løsning med stasjon i Rolvsøy vil f.eks være sterkt styrende for arealbruken i regionen.

Deltakelse i den videre planleggingen

Vi forutsetter at vegkontoret vil bli trukket aktivt med på alle plannivåer i den videre planleggingen. Nedenstående liste oppsummerer en del viktige avklaringer som må foretas i forhold til vegkontoret.

Sandbukta - Dilling:

- Trafikale virkninger som følge av eventuell ny stasjon i Moss
- Nødvendige investeringer i hovedvegnettet på grunn av sporomlegging
- Fysisk tilrettelegging for kollektivtrafikk til/fra Moss stasjon
- Ønskede investeringer i gang-/sykkelveger til Moss stasjon

Dilling - Råde:

- Hovedprinsippene synes avklart på denne strekningen

Råde - Skjeberg:

- Planlagt omlegging av riksveg 110 mellom Jonsten og Strømshaug (utenom Karlshus sentrum)
- Nødvendig omlegging av riksveg 110 ved Skinnerflo
- Trafikale virkninger som følge av eventuelt nye stasjoner i Fredrikstad, Sarpsborg og Rolvsøy
- Trafikale virkninger som følge endret arealbruk initiert av høyhastighetsprosjektet
- Nødvendige investeringer i hovedvegnettet på grunn av sporomlegging og flytting av stasjoner
- Fysisk tilrettelegging for kollektivtrafikk til/fra Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner
- Ønskede investeringer i gang-/sykkelveger til Fredrikstad og Sarpsborg stasjon
- Avklaring i forhold til Ny Sarps bru
- Diverse planfrie kryssinger av riksveg


Skjeberg - Halden:

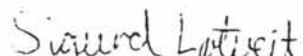
- Planfri kryssing av E6 og av riksveg 21
- Forholdet til bygging av ny bru over Tista samt til tilknytning mellom riksveg 21 og riksveg 22
- Trafikale virkninger i Halden sentrum
- Ønskede investeringer i gang-/sykkelveger til Halden stasjon

Halden - Kornsjø:

- Nødvendig omlegging av riksveg 101

Planavdelingen
Med hilsen


Jan Ivar Hansen
plansjef


Sigurd Løtveit

Kopi: Statens vegvesen, Vegdirektoratet, postboks 6390
Etterstad, 0604 Oslo 6
Østfold fylkeskommune, Nærings- og ressursavdelingen,
Postboks 220, 1701 Sarpsborg

SiL/SiL



FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Oslo mil/Akershus
0015 OSLO 1

Telefon (02) 40 30 00
Telefax (02) 40 31 76

NORGES STATSBANER	Kass.kode
20 JAN. 1993	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

Vår referanse *EP/21*
16235/92/B/FBT TI-R/KPM/ES/323

Dato 18 JAN. 1993

Tidligere referanse

- a) NSB 22 okt 92/90/2377/512
- b) FD 2 nov 92/90/03359-12-13/FD V S-2/GKD/323
- c) FD 26 nov 91/90/3359-6/FD IV 3/JÅB/91/323
- d) FBT I 19 mai 92/6485/92/IEV/850
- e) FBT/VI 15 des 92/8427/92/Kj/806.002
- f) FKS 5 jan 93/10065/93/850
- g) DKØ 29 des 92/21405/92/DKØ G-3/BA/ /850 fax

A07

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

Gjenpart:

Forsvarsdepartementet
Forsvarets overkommando
Forsvarskommando Sør-Norge
Distriktskommando Østlandet
Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken

Intern fordeling:

E

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ - JERNBANEUTREDNING (HOVEDRAPPORT) - KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP VII-A. OFFENTLIG HØRING

1. Forsvarets overkommando og Forsvarets bygningstjeneste har fått oversendt NSB's ekspedisjon av 22 okt 92, ref a, fra Forsvarsdepartementet med ref b og med anmodning om en felles vurdering og uttalelse til foreliggende materiale. På anmodning sendes uttalelsen direkte og representerer Forsvarets synspunkter.
2. Forsvaret har uttalt seg på tidligere stadier av høyhastighetsprosjektet, ved utsendelse av melding om tiltaket med ref c og om de ulike faser av konsekvensutredningsprogrammet med ref d. På meldingsstadiet har Forsvarsdepartementet ingen spesielle merknader til de beredskapsmessige aspekter. Ved presentasjon av utredningsprogrammet forelå dette i en grovhetsgrad som gjorde det vanskelig å bedømme i hvilken grad Forsvarets interesser blir berørt. Traseens nærhet til Rygge hovedflystasjon ble registrert.
3. Konsekvensutredningen er forelagt underlagte ledd, her gjenpartsadressater, for å avklare hvorvidt Forsvarets

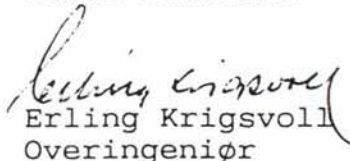
Sakbeh.: Prosjektl. Kjell-Peder Midttun
tlf 02 40 36 52

interesser, eiendommer og virksomhet blir berørt eller gir operative problemer. Etter tilbakemelding med angitte referanser e, f og g, kan Forsvaret konkludere med at utredningen fortsatt har en detaljeringsgrad som ikke avdekker mulige interessekonflikter med Forsvaret. Hverken trase A eller B berører Forsvarets interesseområder. Traseen forbi Rygge hovedflystasjon følger dagens skinne- gang og gir uendrede forhold. Av interesse for den videre bearbeidelse av planene er traseen gjennom Ski sentrum som berører en av våre større eiendommer. Forsvaret planlegger å avvikle hele eller deler av sin virksomhet på Ski og vil mulig kunne bidra til en positiv utvikling av sentrums- området ved å få regulert inn eventuelle forsvarsinteresser på en samfunnsmessig tilfredsstillende måte. Dette eventuelle samarbeide bør komme i konsekvensutredningsfase II og korrekt høringsinstans på dette detaljeringsnivå er:

Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken
Oslo mil/Akershus
0015 Oslo

4. Forsvaret forutsetter at eventuelle lokale ferdsels- hindringer på tvers av traseene ivaretas av friluftss- organisasjoner på en måte som er tilfredsstillende også for Forsvaret.
5. Forsvaret har utover dette ingen kommentarer til hoved- rapporten konsekvensutredningsfase I eller program for konsekvensutredningsfase II.

Etter fullmakt


Erling Krigsvoll
Overingeniør

Fung sjef bygg- og anleggsavdelingen



Kjell-Peder Midttun
Prosjektleder
Fung sjef reguleringsktr

**A08****RIKSANTIKVAREN**

NSB Strategi og miljø
v/Overingeniør Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBANER	Kass.kode
0 3 FEB. 1993	
Doknr.	174
Utstedt.	

DERES REF.

VÅR REF. (Bes oppgitt ved svar)

DATO

90/2377
512

7894/92 P 1-26 DE/-

1. februar 93

NSB HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ - HØRINGSUTTALELSE

KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN - FASE I SAMT FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II PÅ DELSTREKNINGER

Vi viser til NSB's utsendelse av ovennevnte konsekvensutredning for offentlig høring 22/10-92, og skal med dette avgi vår uttalelse. Den bygger i stor utstrekning på faglige merknader fra de tre berørte fylkeskommunene. Vi vedlegger kopi av disse. Vi viser også til vår uttalelse til revidert program for fase I og forslag til program for fase II datert 17/6-92. Uttalelsen påpeker sider ved prosess og program fase II som antagelig på grunn av sen ankomst ikke synes fanget opp i innværende utredning og program. Vi tillater oss derfor å gjenta enkelte punkter.

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. De viktigste punktene gjengis her:

BEHANDLING OG FREMDRIFT

- * 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.

- * Overordnet KU på fylkesplannivå må være godkjent - det vil si at grunnlag for valg av hovedalternativ foreligger før fylkesplan behandles.
- * Fylkes(del)plan må behandles/vedtas før kommune(del)planer behandles/vedtas.
- * KU fase II behandles før kommune(del)planer behandles/vedtas.

VIDERE UTREDNING

- * Det må avklares om en fremtidig C-løsning får betydning for trasé og standard for deler av den valgte løsningen, og om dette i såfall får betydning for kulturmiljø.
- * Det må gis et samlet bilde av InterCity- og lokalbanesituasjonen i fremtiden - deriblant hva som vil bli opprettholdt av eksisterende bane og stasjoner.
- * Der det er klart at baneanlegg og -bygninger blir liggende utenfor traséen, må disse skjebne og avbøtende tiltak beskrives.
- * Massedeponier og anleggsveier må utredes.
- * Broer eller viadukter bør vurderes oftere i kupert og spredt eller ubebygget landskap, og omtales i KU fase II.
- * 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.
- * Det er viktig at NSB's planer i Gamle Oslo legges i nært samråd med Miljøbyen-prosjektet, og i samsvar med målene.
- * Nødvendig med personell til å vurdere fagområdet nyere tid samt å sammenstille kunnskapene på de ulike fagområdene i et helhetsperspektiv.
- * 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.

Plan - tiltak og virkninger

Overordnede virkninger

På region og byområder

I rapporten påpekes at landet generelt og Akershus/Østfold spesielt vil bli mer attraktiv gjennom den raskere interne kommunikasjon og tilknytning til kontinentet, noe som vil stimulere vekst og motvirke stagnasjon og forfall. Det betyr at regionens bebyggelse og infrastruktur - og dermed dens kulturmiljø - vil få tilført ressurser og kunne bli mer attraktivt. Det betyr samtidig at eksisterende miljø blir utsatt for forandringer som kan medføre tilintetgjørelse eller forringelse av verdifulle objekter og strukturer. Det stiller store krav til

- * *analyse av kulturmiljøet og dets muligheter i byer og tettsteder i det videre plan- og utredningsarbeid.*

Et vesentlig spørsmål for vurderingen av tiltakets konsekvenser vil også være

- * *lokalisering og utforming av nye terminalbygg.*

Kulturmiljøområder som gjennom tiltaket får endret tilgjengelighet - (først og fremst annen veitilknytning,) vil fremstå som en ny helhet. Det er derfor også viktig å utrede

- * *konsekvenser for kulturmiljøet av tilknyttede tiltak som f.eks Park & Ride, og forholdet til annen transport, til planlagt ny næringsbebyggelse i tilknytning til stasjonsområdene.*

Potensiell fortetting nær stasjoner

Rapporten påpeker at bedre kommunikasjon skaper muligheter for attraktive boligområder ved fortetting nær stasjonene. Stasjonene ligger ofte i tradisjonsrike miljøer som krever spesiell varsomhet, og det betyr at

- * *det videre utredningsarbeid må legge spesiell vekt på stasjonsområdene og deres omgivelser i nær kontakt med de lokale planmyndighetene.*

Virkninger ved valg av hovedalternativ

A, B og C

De ulike alternativene som er beskrevet - A, flere B-varianter og C - fremstår gjennom rapporten dels som alternativer med ulik grad av realisme (A realistisk, C urealistisk, B imellom) og dels som alternativer med ulike tidsperspektiver. (A innen 2001, C senere). Denne uklarheten er uheldig. Hvis det dreier seg om ulike tidsperspektiver, bør det

- * *avklares om en fremtidig C-løsning får betydning for trasé og standard for deler av den valgte løsningen.*

Det framgår eksempelvis at C-løsningen baseres på 300 - 350 km/t, og planlegges uavhengig av eksisterende baner. Samtidig skal den gå i samme prinsipielle trasé som A og B fra Oslo til Ski, hvor det planlegges ny bane hovedsakelig i tunnel med en standard på 200 km/t.

- * *Det framgår ikke om 2001-løsningen er reelt vurdert i C-perspektiv på denne strekningen. Dette bør utredes på KU fase II-nivå.*

Slik utredning er ikke forutsatt i den videre planlegging.

Alternativ A

Alternativet berører samtlige Østfoldbyer og representerer dermed en løsning med konsekvenser for deres kulturmiljø. Riksantikvaren ser det som et interessant valg, men samtidig som et valg som krever større innsats på plannivå enn det utredningen synes å legge opp til. Føringer gjennom byene er ikke avklart, og det er antagelig her konfliktene vil være størst. Utredning og analyser i byene vil kunne føre til endringer av traséene også utenfor disse. Dette understreker problemet med oppstyking av traséen i delplaner som skal kunne behandles uavhengig.

Virkninger for eksisterende bane

Hovedvekten i rapporten er lagt på beskrivelse av traséen for ny høyhastighetsbane. Det er vanskeligere å danne seg

- * *et samlet bilde av InterCity- og lokalbanesituasjonen i fremtiden - deriblant hva som vil bli opprettholdt av eksisterende bane og stasjoner.*

Rapporten gir lite svar på i hvilket omfang eksisterende trasé tenkes nyttet til lokalbane, eller hvilke virkninger ny bane får for eksisterende bebyggelse på og rundt stasjonene

Jernbanen har vært sterkt medvirkende til å forme tettsteder langs hele strekningen. Disse konsekvensene er av en betydning som krever utredning, selv om planleggingen av ny bane er kommet langt.

- * *Der det er klart at baneanlegg og -bygninger blir liggende utenfor traséen, må disses skjebne og avbøtende tiltak beskrives.*

Virkninger av alternativer for utforming

De ulike prinsippene for løsninger innen en valgt horisontaltrasé - på terreng, i tunnel og på bro - og deres positive og negative virkninger og muligheter for omgivelsene er lite berørt. Samtidig er kanskje valget av vertikaltrasé ofte

viktigst for kulturmiljøet, og vurderingene bør vektlegges i fase II og videre planlegging.

På terreng

Stive linjeføringer både horisontalt og vertikalt medfører betydelige inngrep i landskapet med skjæringer og fyllinger. Barrierevirkning og arealingrep øker, det samme gjør kostnadene både for anlegg og avbøtende tiltak. Løsningen vil vanligvis ha de største skadevirkningene for kulturminner og kulturmiljø. Landskapet oppleves av de reisende der traséen ligger høyt - redusert gjennom omfattende skjæringer.

I tunnel

Kulturlandskapet forblir uberørt langs strekningene, eliminerer støyproblemet i omgivelsene, men

- * *massedepoier og anleggsveier kan bli et betydelig problem. Dette må utredes.*

Tunneler oppleves ofte som utrivelig for reisende, spesielt i døgnets og årets lyse tider.

Broløsninger

Høy/lett føring av traséen vil markere seg i landskapet, men samtidig frigjøre seg fra det. Viaduktløsninger er arkitektonisk krevende, kostbare, men gir maksimal opplevelse av landskapet, og kan fremstå som verdifulle landskapselementer.

- * *Viaduktløsninger bør vurderes i kupert og spredt eller ubebygget landskap og omtales i videre utredninger.*

Avbøtende tiltak

- * *Der ulemper for miljøet 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.*

Virkninger på delstrekninger

Gamle Oslo

Prosjektet Miljøbyen Gamle Oslo markerer ønsket om å gjøre denne bydelen radikalt mer attraktiv. Verdifullt kulturlandskap og spesielt verdifulle kulturminner berøres i helt spesielt omfang i dette området. Det er en svakhet at Gamlebyen ikke er markert som konfliktområde i utredningen.

- * *Det er viktig at NSB's planer i Gamle Oslo legges i nært samråd med Miljøbyen-prosjektet på dette området, og i samsvar med målene for dette.*

Sporene må ikke kunne bli en fremtidig barriere og et fortsatt støyproblem. Dagens trasé foreslås fulgt - dette løser ikke problemene i forhold til fremtidens miljø i området. Alternativ der spor legges så dypt at de på kort eller lengre sikt kan overdekkes med tak på plan med naturlig fremtidig terrengnivå bør utredes. Forøvrig viser vi til Byantikvarens omfattende uttalelse 15.01.93 til plan- og bygningsetaten som vedlegges.

Gamlebyen - Østfold grense

Utredningen avklarer ikke

- * *hva som skal skje med eksisterende bane på strekningen.*

Det er ikke akseptabelt.

Banen går gjennom verdifullt kulturlandskap:

- Landskapsdraget nord for Ski stasjon med blant annet gårdene Roås og Ense og Roåsbekken med mølleruiner.
 - Moreneryggen ved Ski stasjon med automatisk fredete kulturminner og gammel bosetning.
 - Kulturlandskapet ved Nordre Tømt, Glemme og Kjenn.
 - Kulturlandskapet ved Nordre Gjølstad.
 - Området rundt Hølen og Hølenelva - Området ved Såner stasjon.
- Valg av linjeføring vertikalt og horisontalt vil være avgjørende for bevaring av kulturminner og kulturmiljø i disse områdene, og
- * *regionale kulturminnemyndigheter bør fortsatt kunne delta i prosjektmøter der avgjørelser treffes av betydelig virkning for kulturmiljøet.*
 - * *Tunnelanlegg, veier og deponier må utredes og løsninger velges som er skånsomme mot kulturlandskapet.*

Når det gjelder nærmere detaljer, viser vi til ovennevnte uttalelse fra Byantikvaren samt Akershus fylkeskultursjefs uttalelse til fylkesrådmannen datert 8.01.93 som vedlegges.

Akershus grense - Skjeberg

På denne strekningen skiller alternativene A og B-variantene seg fra hverandre. Med forbehold om de problemer og krav som føring gjennom byene medfører, mener vi A-alternativet har de gunstigste og minst problematiske virkningene for kulturmiljø og kulturminner. B-alternativene som beskrevet i rapporten er alle omtalt av fylkeskonservatoren i Østfold som mer eller mindre uakseptable.

Varianter gjennom Skjeberg

Før registrering er gjennomført mener fylkeskonservatoren at variant 3 lengst i nordøst synes som den beste løsningen.

Halden-Kornsjø

Variant 2 ut av Halden ligger i dagen i et område med store kulturminneverdier fra middelalder og tidligere. Vanlig føring i terrenget vil føre til inngrep i landskapet og barrierevirkninger. Variant 1 i lang tunnel vil være langt å foretrekke.

Stenersrød - Kornsjø

Strekningen synes mindre problematisk, og fylkeskonservator regner med at akseptable løsninger kan finnes i den videre planleggingen.

Vi viser til fylkeskonservatorens omfattende uttalelse 28/12-92 til fylkeskommunens nærings- og ressursavdeling samt til Riksantikvaren. Uttalelsen vedlegges.

Videre prosess

Arbeidsmåter kulturmiljø og integrering i helheten

Eldre fortidsminner og nyere tid

Temaområdet kulturmiljø er delt i ulike fagområder med ulike tradisjoner. Skillet mellom automatisk fredete kulturminner (før reformasjonen) og nyere tids kulturminner i kulturminneloven, samt ulike arbeidsmetodikk kan skape problemer. Helhetlig tenkning og samarbeid mellom blant annet arkeologisk og arkitektonisk kompetanse er meget vesentlig for å kunne gi et helhetlig bilde av tiltakets virkninger på området kulturmiljø. I tillegg skal utredningen gi et samlet miljøperspektiv. Dette stiller høye krav til utreders kompetanse.

Oldsaksamlingen er engasjert til utføre registreringer, flateavdekkinger og regulære utgravninger av områder som måtte bli frigitt. Slikt arbeid er sesongavhengig og tidskrevende, og det er vesentlig at videre planlegging og konsekvensutredning tar hensyn til tidsbruken. Vi er kjent med at NSB i tillegg nå søker engasjert

- * *personell til dels å utrede nyere tids kulturmiljø og dels å sammenstille kunnskapene på de ulike fagområdene i et helhetsperspektiv.*

Det er meget verdifullt.

Analyser av kulturmiljø - nærhet mellom oppdragsgivers planleggere, delutredere og fagmyndigheter

Relevante analyser av kulturmiljø langs strekningene innebærer ikke bare registreringer og vurderinger av eksisterende minner og miljøkvaliteter, men også en

- * *vurdering av hvordan jernbanen best kan tilpasse seg miljøet.*

Derfor blir det viktig med stor

- * *nærhet mellom planleggere og miljøutredere og -myndigheter, slik at den beste helheten kan velges ut fra gjensidig kunnskaps- og erfaringsutveksling.*

Stedsanalyser i byer og tettsteder

Analyser av stedskvaliteter er et nyttig redskap både for arealplaner og jernbaneplaner, og helt nødvendig i byer og tettsteder. Kulturmiljø er et sentralt begrep i en stedsanalyse, og

- * *NSB bør derfor i samarbeid med kommunene bidra til at slike analyser utvikles og benyttes i planleggingen.*

I analysen inngår dokumentasjon av historisk byutvikling og byform, bebyggelsesstruktur, gater og byrom. Det inngår kvalitetsvurdering av dagens situasjon, trusler og negative trekk som bør forbedres. Det inngår vurdering av alternative løsninger for jernbaneføring, (både i horisontal- og vertikalplanet) og disses konsekvenser for stedskvalitetene.

Videre planlegging

Konsekvensutredning, fylkesplan og kommunedelplan

I forslaget til konsekvensutredningsprogram for fase II av konsekvensutredningen er det på side 11 illustrert en veiledende fremdriftsplan. Planen har en meget ambisiøs fremdrift som vi vanskelig kan se ivaretar ovennevnte krav til utredninger.

I fremdriftsplanen er selve konsekvensutredningen i det hele tatt ikke vist. Det kan synes som man har tenkt seg et likhetstegn mellom konsekvensutredning og fylkesplan/kommunedelplan/reguleringsplan. Dette er ikke tilfredsstillende.

Konsekvensutredningen skal danne beslutningsgrunnlag, alternativer og virkninger være kjent og hørt før arealplan legges frem for behandling. Vi har forstått at det tas sikte på fylkesplanbehandling i Østfold. Dette er ikke vist i fremdriftsplanen.

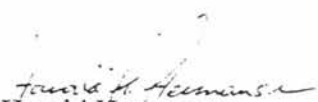
Fremdriftsplanen må altså legges opp slik at


- * *KU fase II og delplaner i tilgrensende områder samordnes slik at traséer og alternativer ikke fastlåses før virkninger i naboområdet er kjent.*
- * *KU foreligger på fylkesnivå før fylkesplan behandles*
- * *Fylkes(del)plan behandles/vedtas før kommune(del)planer behandles/vedtas*

* *KU fase II behandles før kommune(del)planer behandles/vedtas*

Vi minner om at Riksantikvaren er høringsinstans for konsekvensutredningen også i fase II.

For Riksantikvaren


Harald Hermansen
Kst. avdelingsdirektør


Knut Skjeggestad

Saksbehandler: Siv. ark Dagfinn Eckhoff, tlf. (02) 94 04 49

Gjenpart:

Miljøverndepartementet, planavdelingen
Miljøverndepartementet, avd. for naturvern og kulturminner
Direktoratet for naturforvaltning
Statens Forurensningstilsyn
Helsedirektoratet
Østfold fylkeskommune, kulturetaten
Akershus fylkeskommune, kulturetaten
Oslo kommune, plan- og bygningstetaten
Oslo kommune, byantikvaren

**DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING**

Kontor: Tungasletta 2, Telefon: 07 58 05 00, Telefax: 07 91 54 33

Postadresse: 7005 Trondheim

A09

NSB Strategi og miljø
v/Overingeniør Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Deres ref.
90/2377 512

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
92/12626/ NS
Ark. 75

[Date
23.03.93

KONSEKVENsutREDNING FASE I, HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO-KORNSJØ

Direktoratet for naturforvaltning (DN) mener det burde ha vært gjennomført en mere omfattende vurdering av konsekvensene for by- og tettstedsutvikling i Nedre-Glommareregionen i fase I av utredningsprosessen. DN anbefaler at disse utredningene utføres før valg av trasèkorridorer treffes.

Det finmaskede utredningsprogrammet bør suppleres med vurderinger av virkninger for vernede våtmarksområder og storvilt. I tillegg må de landskapsmessige konsekvensene i sårbare landskapsområder visualiseres. Avbøtende tiltak for naturvernområder og vilt må konkretiseres.

Det bør utarbeides program for oppfølgende undersøkelser av effekten av avbøtende tiltak m.h.p. storvilt.

DN forutsetter fortsatt medvirkning fra miljøvernavdelingene i den videre planprosessen.

INNLEDNING

Viser til Deres brev med vedlegg av 22.okt. vedrørende høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø. Vi har også mottatt høringsuttalelse fra Fylkesmannens miljøvernavdeling i Østfold, Østfold Fylkeskommune samt Akershus Fylkeskommune med miljøfaglig notat fra miljøvernavdelingen i Oslo & Akershus.

KORT SAMMENDRAG AV PROSJEKTET

Konsekvensutredningen for høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø gjennomføres på to nivå. I foreliggende utredning, som tilhører Fase I, er det utarbeidet en melding og en grovmasket konsekvensutredning for ulike alternativer. Denne utredningen skal danne grunnlag for prinsippvedtak sentralt om utbygging og korridorvalg. I Fase II gjennomføres en finmasket konsekvensutredning hvor en ytterligere avklaring av konsekvensene avgjør hvilket trasèalternativ som bør velges for gjennomføring, og hvor avbøtende tiltak for å minimalisere negative konsekvenser vil bli vurdert nærmere.

Høyhastighetsprosjektet er utredet i tre hovedalternativ: A, B og C. På strekningen Oslo-Råde er trasèen felles for alternativ A og B. Trasèen går her dels langs eksisterende spor og dels i tunnel. Det foreligger to alternativer for passering Ski og Moss. På strekningen Ski-Moss foreligger det allerede i all hovedsak vedtatte reguleringsplaner. Alternativ A følger også dagens trasè gjennom Østfold. Der trasèen følger nåværende spor er det behov for en del kurveutrettinger. Alternativ B er lik A fram til Råde, men har tre ulike varianter for Nedre Glommaregionen. Hovedforskjellen mellom A og B ligger i at det gjennom hele eller deler av regionen bygges en ny bane for utenlandstrafikken, mens det samtidig må skje en ombygging av dagens bane for InterCity-trafikken. Alternativ C er en eksklusiv trasè utenfor alle Østfoldbyene og med muligheter for hastighet på minst 300 km/t. C-alternativet er kun tatt med som et sammenligningsalternativ, og er ikke aktuelt for utbygging før muligens et godt stykke inn i neste århundre. Som referansealternativ er det beskrevet et basisalternativ. Dette består i dagen bane, inklusive allerede vedtatt dobbeltsporanlegg mellom Ski og Moss forutsatt ferdig utbygget før år 2001.

NSB foreslår ut fra en totalvurdering at det satses på høyhastighetskonsept langs dagens Østfoldbane etter det skisserte alternativ A.

Konsekvensutredningen inneholder gode kart og beskrivelser av de ulike trasèkorridorene, og anbefalingen om valg av alternativ er gjort på bakgrunn av konsekvensutredningen vedrørende miljø, naturressurser og samfunn, samt bedrifts- og samfunnsøkonomiske beregninger.

TILTAKETS VIRKNINGER FOR NATURMILJØ, LANDSKAP OG FRILUFTSLIV.

Konsekvensutredningen inneholder en tilfredsstillende beskrivelse av tiltakets konsekvenser for naturmiljø, landskap og friluftsliv. Den inneholder også gode kart over konfliktområder for landskap og kulturmiljø, naturvern og vilt samt friluftsliv. Det er særlig i Østfold fylke at de miljømessige konsekvensene er størst og mest usikre.

Fylkesmannens miljøvernavdeling i Østfold har deltatt i møter og seminarer i regi av Østfold fylkeskommune og NSB i forbindelse med prosjektet. Også MVA i Oslo & Akershus har medvirket i med innspill til konsekvensutredningen. DN ser svært positivt på dette samarbeidet og henstiller på fortsatt medvirkning fra miljøvernavdelingene i den videre planprosessen.

Det eksisterer god kjennskap til prosjektet i miljøvernavdelingene, og DN henviser derfor til deres uttalelse samt uttalelsen fra fylkeskommunene i vurderingen av de ulike alternativene med henblikk på naturforvaltningsinteressene. DN vil imidlertid komme med følgende kommentarer:

I følge konsekvensutredningen vil flere av alternativene berøre våtmarksområder av nasjonal verdi. Dette gjelder spesielt naturreservatene Augeberghølen, Skinnerflo og Skårakilen. I tillegg vil utrettinger og utvidelser av trasèen langs Seutelva gi store konflikter i forhold til landskaps-, naturvern- og friluftslivsinteresser. Videre kan kryssing av Glomma og eventuelt andre verdifulle elver og bekker gi tilsvarende konflikter. DN anbefaler at de foreslåtte trasèkorridorene gjøres såpass fleksible at det gis rom for justeringer av trasèene slik at verneverdiene ikke reduseres og at inngrep i sårbar natur unngås. Vi minner også om at inngrep i vassdrag krever konsesjon etter vassdragslovens §§104-106 dersom allmenne interesser blir berørt.

Denne grovmaskede konsekvensutredningen skal danne grunnlag for prinsippvedtak om utbygging og korridorvalg. DN mener det burde ha vært gjennomført en mere omfattende vurdering av konsekvensene for by- og tettstedsutvikling (arealutnyttelse, utbyggingsmønster, transport etc.) i Nedre-Glommaregionen. Dette gjelder særlig for Alternativ A, som passerer gjennom alle Østfoldbyene. Utredningene av disse konsekvensene kan føre til endringer av trasèene også utenfor befolkningskonsentrasjonene. DN anbefaler derfor at disse utredningene utføres før valg av trasèkorridorer gjennomføres.

FINMASKET UTREDNINGSPROGRAM (FASE II)

Utredningsprogrammet gjelder delstrekningene Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø. DN har følgende kommentarer til programmet:

5.4.1. Landskap og kulturmiljø

DN understreker at det landskapsmessige virkningene må vurderes og visualiseres. Dette gjelder særlig der trasèen krysser riksveg/fylkesveg, elver og eventuelt forsengkninger i terrenget samt eventuelle fyllinger/broer/viadukter i andre sårbare områder.

5.4.2. Naturvernområder

- Storvilt:

I følge konsekvensutredningen vil høyhastighetskonseptet komme i betydelig konflikt med trekkveger for storvilt på flere av strekningene mellom Akershus grense og Kornsjø. Der trasèvalget skal følge dagen linje er det konkludert med at konfliktene sannsynligvis ikke vil bli større enn ved dagens forhold. DN stiller spørsmål ved denne konklusjonen da vi mener det er sannsynlig at høyere hastighet vil gi større konflikter med storvilt.

I den finmaskede konsekvensutredningen må det utredes muligheter for iverksetting av avbøtende tiltak for redusere barriereeffekten samt hindre betydelige konflikter p.g.a. påkjørsler. Muligheter for avbøtende tiltak må vurderes både for ny og eksisterende trasè.

- Vernede områder: Det må gjennomføres vurderinger av virkningene for de berørte naturreservatene. Spesielt må det vurderes om inngrepet vil føre til endringer i den økologiske balansen i våtmarksområdene samt om verneverdiene vil bli redusert.

I sammenstillingen av tiltakets konsekvenser for de ulike trasèene er det angitt for alternativ A at virkningen for naturmiljø kan avbøtes. De avbøtende tiltakene må konkretiseres i den finmaskede konsekvensutredningen.

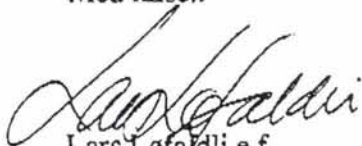
Nytt punkt:

5.4.3. Oppfølgende undersøkelser

DN anbefaler at det gjennomføres studier av effekten av de avbøtende tiltakene for storvilt. På bakgrunn av resultatene av slike undersøkelser vil tiltakene kunne endres/tilpasses for å oppnå optimal effekt.

DN vurderer programmet for konsekvensutredning fase II som tilfredsstillende forutsatt at våre kommentarer samt kommentarene fra miljøvernavdelingen i Østfold og Østfold fylkeskommune tas inn i programmet.

Med hilsen



Lars Løfaldli e.f.
fung. avd.dir.



Reidar Dahl

Kopi til:

Miljøverndep., Avd. for regionalplanlegging og ressursforvaltning
Miljøverndep., Avd. for naturvern og kulturminner
Miljøverndep., Avd. for internasjonalt samarbeid, luftmiljø og polarsaker
Miljøverndep., Avd. for vannmiljø, industri- og avfallssaker
Miljøvernavdelingen i Oslo & Akershus
Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernavdelingen
Riksantikvaren
SFT



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Postboks 8111 DEP. - 0032 Oslo 1

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

24 FEB. 1993
Sak/Doknr. /
Arkivbet.

A10

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

Dato 22 02 93

J.nr. 92/07012 - 3

A.nr. 715.31

KONSEKVENsutREDNING OM HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO-KORNSJØ - HØRINGSuttALELSE

Vi viser til brev av 22.10.92 med oversendelse av ovennevnte konsekvensutredning til uttalelse.

Fylkesmannen har følgende kommentarer og merknader til strekningen som ligger innenfor Oslos grenser:

Foreliggende konsekvensutredning gir en samlet, grovmasket oversikt over påregnelige virkninger av planlagt høyhastighetsbane Oslo - Korsjø (fase I) og inneholder forslag til utredningsprogram for mer detaljerte konsekvensutredninger (fase II) for to delstrekninger i Østfold.

Forut for konsekvensutredningen ble en melding om prosjektet utarbeidet og sendt på høring. Fylkesmannen uttalte seg til meldingen i november 1991. For enkelte delstrekninger, bl.a. for strekningen Oslo - Ski, ble det i september 1992 godkjent et mer detaljert utredningsprogram (fase II). Denne utredningen er allerede igangsatt. Fylkesmannens miljøvernavdeling er blitt kontaktet for nærmere opplysninger om miljøvernmessige forhold langs traséen.

Vi har merket oss at de miljøfaglige forhold som fylkesmannen i sin uttalelse til forutgående melding påpekte behov for nærmere utredning av, er rimelig ivaretatt i foreliggende utredning. Dette gjelder trafikkstøy og nærrekreasjon. Derimot har NSB ikke funnet det som sin oppgave å sammenligne miljø- og samfunnmessige konsekvenser av høyhastighetsbanen med alternative samferdselsprosjekter. Fylkesmannen tar dette til etterretning.

Spørsmålet om håndteringen av de betydelige overskuddsmassene fra traséen, som stort sett går i tunnel fra Gamlebyen til Akershus grense, er ikke vurdert. Heller ikke

konsekvenser for vann og vassdrag er utredet. Disse forhold forutsettes behandlet i konsekvensutredningen (fase II) for strekningen Oslo – Ski. Her bør det redegjøres for omfanget av overskuddsmasser og hvordan disse massene skal håndteres. Herunder bør transportbehov ved mellomlagring og eventuell deponering utredes.

Vi er kjent med at det i fase II-utredningen vurderes behov for tverrslag på tunnelen under anleggsperioden. Fylkesmannen finner det svært uheldig å anlegge et tverrslag i Ljabrudalen da dalføret inngår som et sentralt element i grøntstrukturplanen for denne delen av Oslo og er også viktig i økologisk sammenheng. Etter fylkesmannens oppfatning er det nødvendig å skjerme dette sårbare området fra inngrep og annen negativ påvirkning.

Under anleggsfasen må det generelt legges vekt på begrense ulempene mest mulig, bl.a. mht støy og forurensning fra anleggs- og transportvirksomheten og avrenning til fjord og vassdrag fra anleggsarbeidet.

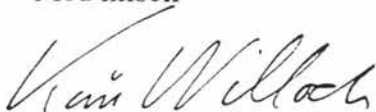
Ved Rosenholm stasjon planlegges dagtrasé parallelt med dagens dobbeltspor. Det forutsettes at den videre utredning klarlegger om de omkringliggende områder gjennom utforming av traséen og ved skjermingstiltak oppnår akseptable støyforhold og en tilfredsstillende landskapsmessig løsning.

Konsekvensutredningen beskriver ikke virkninger av alternative tunnelpåhogg ved Gamlebyen. Det forutsettes at dette utredes i fase II.

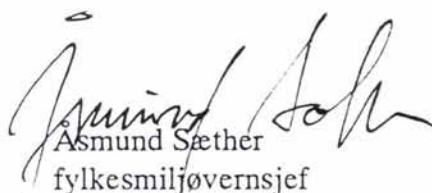
Fylkesmannen kan ikke se at sikkerhetsmessige forhold i forbindelse med de relativt lange tunnelstrekningene er omtalt i utredningen. Da eventuelle ulykker som følge av avsporinger, kollisjoner, togbranner o.l. kan få alvorlig utgang, bør sikkerhets- og beredskapsforhold vies stor oppmerksomhet i det videre utrednings- og planleggingsarbeid. Et mål må være at unnsetningsstyrker kan nå ethvert ulykkessted og at det legges til rette for sikring av de reisende ved ulykker inne i tunnelene.

Fylkesmannen er innstilt på å medvirke til en vurdering av disse spørsmål og klarlegge behov for avbøtende tiltak i den videre konsekvensutredning og etterfølgende detaljerte planlegging.

Med hilsen



Kåre Willoch



Åsmund Sæther
fylkesmiljøvernssjef

Saksbehandler: Wilhelm Torheim



FYLKESMANNEN I ØSTFOLD
MILJØVERNAVDELINGEN

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

19
Saksnummer.....
A. kvlbet.....

A11

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

DERES.REF
90/2377 512

VÅR.REF
3411/92 ER/ - 741.6

DATO
13.3.93

Gjenpart: Direktoratet for naturforvaltning

**HØYHASTIGHETPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
JERNBANEUTREDNING (HOVEDRAPPORT)
KONSEKVENsutREDNING ETTER PBL KAP. VII - a.
UTTALELSE**

Det vises til Deres brev med vedlegg (Hovedrapport - jernbaneutredning og konsekvensutredning for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø datert 1. okt. 1992) av 22. okt. 1992 vedrørende høyhastighetsprosjektet Oslo -Kornsjø.

Prosjektets innhold

Jernbaneutredningen er fremmet for å få fastlagt hovedprinsippene for valg av trasé, altså tilsvarende hovedplan etter vegloven. De nærmere detaljer forutsettes avklart gjennom behandlingen av kommunedelplaner og reguleringsplaner. I alt 3 hovedalternativ er beskrevet for fremføring av den nye traséen, alt. A, B og C. Alternativ A følger i hovedsak nåærende trasé med en del kurveutrettinger, alt. B er lik alt. A frem til Råde, men har 3 ulike varianter for Nedre Glommaregionen og alt. C som er en eksklusiv trasé for utenlandstrafikken. Dette alternativet krever en helt nye linjeføring utenom alle byene i Østfold.

NSB foreslår ut fra et totalvurdering, hvor de økonomiske faktorene er gitt stor vekt, at alt A. legges til grunn i det videre planarbeidet.

Fylkesmannens miljøvernnavdeling har deltatt i de møter og seminarer som har vært holdt av i regi av Østfold fylkeskommune og NSB i forbindelse med prosjektet. Gjennom disse møtene har vi gjort tilkjenne vårt syn på de ulike traséene som er foreslått i jernbaneutredningen og hvordan disse berører regionale landskaps-, naturvern og friluftslivsinteresser.

Innholdet i konsekvensutredningen har i disse møtene/seminarene kun vært drøftet generelt mens de mer spesielle forhold har blitt viet mindre oppmerksomhet.

Miljøvernavdelingens vurdering.

Fylkesmannens miljøvernavdeling slutter seg til den fellesuttalelsen som er utarbeidet av Østfold fylkeskommune på bakgrunn av avholdte møter og seminarer i forbindelse med prosjektet.

I tillegg vil miljøvernavdelingen presisere en del forhold som angår regionale forhold innenfor vårt saksfelt. Dessuten vil vi kommentere selve konsekvensutredningen.

KONSEKVENSTREDNINGEN

Selve konsekvensutredningen og grunnlagsrapporten for naturmiljø og naturressurser beskriver etter miljøvernavdelingens vurdering de viktigste virkningene av tiltaket. En del av konklusjonene spesielt på tiltakets virkninger på landskapet, synes imidlertid generelt å være noe undervurdert.

En finner det ikke nødvendig å gjenta de momentene som er nevnt i grunnlagsrapporten vedr. tiltakets virkninger men med utgangspunkt i den beskrivelsen som er gjort vil vi ut fra våre interesser gi vår vurdering av de ulike alternativene. Alt. B 1 medfører så store inngrep over store områder i tildels landskap slik at vi finner dette alternativet å være på det nærmeste uakseptabelt. Dette har vi også tidligere gitt uttrykk for. Tilsvarende for alt. B 3.2 ved kryssing av Glomma. Alt. B 2 er særlig problematisk ved kryssingen av Glomma og dagstrekningene på hver side. For friluftslivet i Fredrikstadmarka kan kryssingen ved Veum være et problem, men dette kan trolig finne sin løsning ved skjerming. Alt B 3.1 har en dagstrekning ved Hunn som er problematisk og derved lite ønskelig. Strekningen mellom Skjeberg og Halden har tre ulike alternativer som det er vanskelig å ta stilling til med utgangspunkt i det foreliggende kartmateriale.

I konsekvensutredningen er det lagt opp til at traseén ikke skal gå inn i naturreservatene. Dette registrerer miljøvernavdelingen som positivt og under denne forutsetning vil vi etter en samlet vurdering av tiltakets virkninger på naturressurser og miljø.

Vedr. byproblematikk og støy vises til fellesuttalelsen fra Østfold.

Miljøvernavdelingen vil komme tilbake med mere detaljerte vurderinger når prinsippet for valg av trasé er vedtatt.

I konsekvensutredningen er mulige effekter på utbyggingmønsteret i de større byene i Østfold kun presentert som en mulighet for å trekke flere innbyggere til kommunene og at dette kan gjøres ved å legge til rette for boliger i nærheten av jernbanestasjonen. En savner en analyse av hvordan byene funksjonelt og i forhold til annen arealbruk tåler et slikt arealpress. Tilsvarende også for områdene ved jernbanestasjonene hvor det må legges til rette for både parkering og samordning av kollektiv-transporten. Etter vår vurdering er dette aktuelt å belyse selv om effekten skulle være den samme for alle alternativene.

Forslag til program for **konsekvensutredning fase II** vil etter miljøvernavdelingens vurdering gi en detaljert informasjon som grunnlag for beslutninger i seinere planfaser.

I pkt. 5.4.1 Landskap og kulturmiljø forutsettes også belyst/visualisert hvordan krysningspunktene mellom jernbane og riksvei/fylkesvei er tenkt utført (bro eller undergang).

Når det gjelder pkt. 7.3 i forslaget vises til kommentaren ovenfor.

Konklusjon.

Under forutsetning av at det er mulig å finne tilfredstillende og akseptable traséløsninger gjennom byene Fredrikstad og Sarpsborg med hensyn til støy og nærmiljø samt at traseén legges uteom de mest konfliktfylte natur- og kulturlandskapsområdene(objktene) som beskrevet i konsekvensutredningen og avbøtende tiltak gjennomføres som foreslått ser fylkesmannens miljøvernavdeling samlet sett de minste konfliktenes ved valg av alt. A. Av B-alternativene er B1 på det nærmeste uakseptabel, mens B2 og B3 er noe bedre. Men dette avhenger av hvordan traséene legges i terrenget og hvordan bl.a. kryssingen med Glomma vil bli utformet.


Rune Bergstrøm


for Erland Røsten

M Ø T E B O K

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

A12

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01339200018-01359200026
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

SAMMENDRAG

NSB har lagt jernbaneutredning for høyhastighetsprosjektet med tilhørende konsekvensanalyse ut til høring med frist for uttalelse til 1. februar 1993.

Prosjektet omfatter både utbygging for Europarettet trafikk (EuroCity = EC) og modernisering av InterCitytilbudet (=IC).

NSB har beskrevet 3 alternative konsepter:

- alt. A: IC og EC sammen med utbygging i hovedsak langs nåværende trasé.
- alt. B: Som alt. A, men med ny egen trasé for EC- trafikken i Nedre Glommaområdet.
- alt. C: IC på opprustet nåværende trasé og EC på egen, ny trasé gjennom Østfold.

Kostnadene ved utbyggingen vil være svært forskjellige ved de ulike alternativene, fra drøye 8 milliarder i alt. A, til 9,6-10,1 milliarder i alt. B. Alt. C vil være betydelig dyrere i anlegg.

NSB anbefaler alt. A, dvs. utbygging langs nåværende trasé både for InterCity og den Europarettede trafikken. Dette alternativet har de laveste investeringskostnadene, og den høyeste beregnede nytte/kostfaktoren. NSB ser ikke alternativ C som aktuelt før et godt stykke inn i neste århundre.

Administrasjonen legger i sin vurdering vekt på at høyhastighetsprosjektet har stor samfunnsmessig betydning og bør gjennomføres. Det forutsettes at både jordvern og kulturlandskap vil bli tillagt betydelig vekt ved valg av trasé for banen, og at det gjennomføres tiltak som avdemper ulempene for landbruket på en tilfredsstillende måte.

Fylkeskommunen har invitert kommunene i Østfold og berørte statlige etater til et samarbeid om saken. Som et resultat av dette samarbeidet foreligger det et forslag til fellesuttalelse for Østfold. I dette forslaget heter det at Østfold slutter seg til hovedtrekkene i NSB's forslag, men at man når det gjelder Nedre Glomma-området avklarer endelig løsning for jernbanen i løpet av første halvår 1993.

I tillegg til fellesuttalelsen forutsettes det presiseringer som kan medvirke til at ulempene for landbruket og kulturlandskapet i de områder som berøres av utbyggingen blir så små som mulig.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

ØKUMENTER

- Høyhastighet Oslo-Kornsjø (Gøteborg)" - Sammendrag og status. NSB desember 1992. Brosjyre utarbeidet i samråd med Østfold fylkeskommune.
- Forslag til program for konsekvensutredning fase II (for strekningene Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø.
- Uttalelser fra berørte landbruksnemnder.
- Uttalelse fra fylkeskonservatoren dat. 28.12.92.
- Kart over de ulike traséalternativer.

BAKGRUNN OG HOVEDUTFORDRINGER

Østfoldbanen er i dag den viktigste jernbaneforbindelsen mellom Norge og resten av Europa. Dette er bakgrunnen for at NSB har tatt opp denne strekningen som det høyest prioriterte prosjekt i forbindelse med en satsing på høyhastighetstog i tillegg til Gardermobanen som allerede er vedtatt bygget.

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø omfatter både en utbygging for Europarettet trafikk (Eurocity = EC) og en modernisering av Intercity (=IC) -tilbudet. I tillegg skal anleggene avvikle lokaltrafikk og godstransport. Etter NSB's forslag skal hele strekningen stå ferdig utbygd i 2001.

Hovedutfordringen for Østfold er i denne omgang å bidra til en raskest mulig gjennomføring av prosjektet samtidig som fylket får størst mulig fordeler av prosjektet og minst mulig ulemper.

SAKSBEHANDLING

Jernbaneutredning Hovedrapport av oktober 1992, og konsekvensutredning for fase I med forslag til program for fase II er utarbeidet av NSB og lagt ut til offentlig høring i perioden 23. oktober - 1. februar 1993. Det skal altså gis høringsuttalelse vedrørende 2 hovedtema:

1. Hovedkonsept og konsekvensutredning (fase I) for hele strekningen Oslo - Kornsjø.
2. Program for konsekvensutredning fase II for strekningen Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

Foreliggende forslag og utredninger er sendt på høring også til kommunene og andre statlige etater. De berørte landbruksnemnder har også fått oversendt Hovedrapport og konsekvensutredning til uttalelse og denne er avgitt til fylkeslandbrukskontoret. Fylkeskommunen har tatt initiativet til et samarbeid om høyhastighetsprosjektet i Østfold. I den forbindelse er det blant annet avholdt et informasjonsmøte med bred deltagelse samt flere arbeidsseminarer og en avsluttende konferanse den 11. desember 1992. Dette resulterte i et forslag til fellesuttalelse for Østfold utarbeidet av en redaksjonskomité.

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø inngår i NSB's forslag til Norsk jernbaneplan 1994 - 1997. Denne vil bli behandlet i Stortingets vårsesjon 1993.

Vi gjør forøvrig oppmerksom på at en samlet samferdselskomité i sin budsjettinnstilling for 1993 (Budsjett-innst. S. nr. 14) ber om at det legges opp til en plan- og anleggsprosess som gjør det mulig å fullføre utbyggingen av Østfoldbanen som en dobbeltsporet høyhastighetsbane fram til riksgrensen ved kornsjø så snart som råd er etter århundreskiftet. Komitéen peker på at "Østfoldbanen er den viktigste jernbanelinje mot kontinentet", og at "Utviklingen i Europa tilsier at jernbanetransport blir stadig viktigere".

LOKALE PLANER

Hensikten med denne fasen i planprosessen er å få fastlagt hovedprinsippene for utbyggingen. Detaljer forutsettes avklart på lavere plannivå hvor kommuneplaner og reguleringsplaner blir viktige redskaper. Dette innebærer at kommunene vil ha en nøkkelrolle i detaljbehandlingen.

Parallelt med utredningen av hovedprosjektet for høyhastighetsbane Oslo - Kornsjø er det allerede igangsatt planlegging lokalt på flere steder i fylket i form av hovedplaner/kommunedelplaner. I Moss har dette vært et ledd i planleggingen av dobbeltsporprosjektet Ski - Moss mens hensikten i Halden fra NSB's side bl.a. har vært å legge til rette for bruk av ekstraordinære sysselsettingsmidler. Også i Rygge har NSB satt i gang detaljplanlegging i samarbeid med kommunen.

TIDLIGERE BEHANDLING I FYLKESLANDBRUKSSTYRET

Fylkeslandbruksstyret har tidligere som sak 0101 92 00056 BYG behandlet kommunedelplan for Halden som omhandler en bit av høyhastighetstraséen (Viksletta - Knivsfø), hvor man i hovedsak følger eksisterende trasé med unntak av nødvendige kurveutrettinger.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

HOVEDKONSEPT OSLO - KORNSJØ

Tiltaket omfatter bygging av en infrastruktur som tåler høyere hastigheter med tilhørende stasjoner på strekningen fra Oslo S til svenskegrensen ved Kornsjø. Valget av Kornsjø som grensekrysningspunkt henger sammen med det svenske Banverkets forslag til utbyggingsstrekning. NSB tar i utredningen ikke opp noen diskusjon om framføring gjennom Bohuslän.

DRIFTSOPPLEGG OG STOPPMØNSTER

I prosjektet er det lagt til grunn at Intercity- og lokaltog til Fredrikstad kjøres i en times grunnrute med økning til halvtimesintervaller i rushtiden. IC-togene forutsettes å stoppe i byene ved alle alternativ. Ved alt. A og B forutsettes IC-stopp opprettholdt også for Rygge og Råde inntil lokaltog eventuelt kan overta betjeningen av disse stasjonene.

Utenlandstogene (EC) forutsettes kjørt med 2 timers grunnrute. Slike tog bør ifølge utredningen ikke ha mer enn et stopp før grensen. Utredningen tar ikke stilling til lokalisering av EC-stopp, men Halden og Nedre Glomma er de mest aktuelle alternativene.

Når det gjelder raske godstog (160 km/t) forutsettes disse å kjøre direkte til/fra utlandet. Østfoldbyene trafikkeres med langsommere godstogsett (90-120 km/t).

OPTIMALISERING NYTTE/KOST

Bedriftøkonomiske beregninger viser god lønnsomhet for NSB. De samfunnsøkonomiske beregningene i hovedrapporten viser et nytte/kostnadsforhold på 0,65 for alternativ A, og klart lavere for alt. B og C. NSB har gjennom optimaliseringsstudier fortsatt utredningsarbeidet for å komme fram til hvordan tiltaket kan ha størst mulig nytteeffekt. Herunder har man blant annet vurdert effekten av relevant bruk av tunnelen Oslo - Ski for lokaltrafikk og videre trukket inn nytteeffekten for godstrafikken i sterkere grad. Man har også vurdert mulighetene for å legge deler av strekningen som enkeltspor. Dette har ført til en justert nytte/kostnadsbrøk på ca. 0,91 for alt. A. Her er forutsetningen om dobbeltspor helt fram til Halden beholdt.

TILBRINGERTJENESTE

Høyhastighetsprosjektet vil berøre hele det samlede transportsystem i fylket, herunder ikke minst lokaltrafikken. Tilbringertjenesten bør utredes som en del av høyhastighetsprosjektet. Spørsmålet har pøye sammenheng med valg av stoppmønster og bør utredes både på fylkesnivå og i lokale transportplaner.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

ØSTRE LINJE

Høyhastighetsprosjektet vil også berøre Østre linje. Ved valg av et konsept etter alt. A eller B vil østre linje være et ledd i tilbringertjenesten til EC-trafikken. Ny Europarettet trasé (alt. C) vil kunne berøre de indre delene av fylket og herunder Østre linje i mye sterkere grad. I forlengelsen av høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø bør også framtiden til Østre linje utredes.

ALTERNATIVE LØSNINGER

NSB har beskrevet 3 hovedalternativer for avvikling av trafikken (Alt. A, B og C). Disse alternativene framstår som kombinasjonsløsninger av traséer, togmateriell etc, og er altså ikke å betrakte som rene traséalternativ.

BYER OG TETTSTEDER

Utredningen tar ikke standpunkt til løsningen for jernbaneanleggene i byene. NSB forutsetter at dette skjer på hovedplannivå og "på byenes premisser". De ulike alternativ gir likevel visse rammer også for byområdene.

Uansett valg av løsning vil det være nødvendig å redusere kjøre hastigheten ved passasje gjennom byområder, dels på grunn av at det her vil bli tale om krappere kurver, men også for å redusere støy og vibrasjoner. Eventuelle stasjoner i tunnel vil også gjøre det nødvendig med lavere hastighet pga trykkbølger fra tog i høy hastighet.

HOVEDALTERNATIV A

Alternativ A forutsetter EC og IC sammen på dobbeltspor som i hovedsak følger nåværende trasé gjennom fylket. Dimensjonerende hastighet 200 km/t. Standardkravet medfører betydelige kurveutrettinger og eventuelt også alternative traséer i byer og tettsteder. På deler av strekningen, særlig i Nedre Glomma og byområdene, er det regnet med en lavere hastighetsstandard. Traséføring i byområdene er uavklart og forutsettes løst på kommunedelplannivå.

Traséføringen i alternativ A er dessuten uavklart på disse strekningene:

- sør for Råde stasjon: Enten som nåværende spor eller sør for Augeberghølen.
- Skjeberg stasjon - Gjellestad: 3 hovedvarianter som alle innebærer utretting av nåværende linjeføring.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

- Halden - Prestebakke (Stenersrød): 2 varianter, begge hovedsakelig i tunnel, men med noe lenger dagstrekning enn i variant 2 (vestre).

Alternativ A forutsetter togmateriell for persontrafikk beregnet for 200 km/t topphastighet både på IC og EC.

Reisetiden Oslo - Halden er beregnet til 55 min. med IC (mot 124 min. i dag). Med EC-tog er tiden Oslo-Kornsjø beregnet til 66 min. (mot 147 min. i dag).

Anleggskostnadene for alt. A er anslått til 8,05 milliarder, herav 6,51 i Østfold.

HOVEDALTERNATIV B

Alternativ B forutsetter at EC og IC går sammen på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé med unntak av Nedre Glomma (dvs. strekningen Råde - Skjeberg) hvor EC-trafikken gis en egen trasé som i hovedsak får dimensjonerende hastighet på 200 km/t også her. Også godstrafikk til/fra utlandet forutsettes å følge denne trasé. Det er beskrevet flere underalternativer for trasévalget. IC-trafikken og godstrafikk til Østfold går på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé også i Nedre Glomma.

Togmateriell for IC-trafikken er i alternativ B dimensjonert for topphastighet 160 km/t, mens EC-materiellet er beregnet for 200 km/t

Reisetiden i alt. B er beregnet til 63 min. for Oslo - Halden med IC, og 60 min. Oslo - Kornsjø med EC. Alternativet innebærer altså en innsparing av 6 min. for EC-trafikken i forhold til alt. A, mens reisetiden Oslo - Halden med IC blir 8 min. lenger, først og fremst pga langsommere togmateriell enn i alt A.

Anleggskostnadene i dette alternativet varierer mellom 9,68 - 10,19 milliarder, herav 8,14 - 8,65 i Østfold, alt etter trasévalg i Nedre Glomma.

TRASEALTERNATIVENE FOR EC-TRAFIKKEN I ALT. B (RÅDE-SKJEBERG)

B1 RÅDE-SARPSBORG LANGS RAET.

Fra Råde stasjon i tunnel under Råde kirke, i dagen forbi Missingen, i bro over Ågårdselva ved Solli, hovedsakelig i tunnel fram til E6 sør for Kalnes, videre i dagen langs E6, tildels i dyp skjæring, videre sør for Tune kirke, gjennom Valaskjoldområdet til Sarpsborg. Herfra i hovedtrekk som alt. A til sør for Skjeberg stasjon.

Anleggskostnader i alt: 9,68 milliarder.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

B2 VIA ROLVSØY UNDER FREDRIKSTADMARKA

Som alternativ A til noe sør for Skinnerflo hvor EC-trafikken dreier av mot SØ inn under Høyomfjellet og hovedsakelig i tunnel under Fredrikstadmarka til Rolvsøy. Kryssing av Glomma enten i bro eller tunnel nord for Omberg. I tunnel under Borge varde, i dagen ved Stordal, i tunnel til Hornnes og videre i dagen til s.f. Skjeberg stasjon.

Anleggskostnader i alt med bro over Glomma: 10,19 milliarder, med tunnel under Glomma: 9,91 milliarder.

B3.1 VIA FREDRIKSTAD TIL HUNN - STOREDAL - SKJEBERG

Som alt. A til Gluppehavna (n.v. for Fredrikstad sentrum) hvor traséen dreier øst og i tunnel til ny Fredrikstad stasjon i fjell. Herfra videre i tunnel under Glomma og fram i dagen igjen nord for Hunn. Videre som alt B2 til s.f. Skjeberg stasjon.

Anleggskostnader i alt: 9,71 milliarder.

B3.2 VIA FREDRIKSTAD TIL ROLVSØY - STOREDAL - SKJEBERG

Som alt. B3.1 til ny Fredrikstad stasjon i fjell som imidlertid vil ligge grunnere enn i alt. 3.1. Videre i tunnel under Kjæråsen og herifra i dagen langs nåværende trasé til Evje/Hauge hvor traséen dreier østover og krysser Glomma i bro og videre i tunnel under Borge varde. Herfra som B2 til s.f. Skjeberg stasjon.

Anleggskostnader i alt: 9,85 milliarder.

HOVEDALTERNATIV C

Utredningen har også tatt med et alternativ C som er betegnet "sammenlikningsalternativ" basert på en egen trasé for EC-trafikken uavhengig av eksisterende baner med en dimensjonerende hastighet på 300-350 km/t. kravet til kurvatur gjør det umulig å føre en slik bane via alle Østfoldbyene. Det er antydnet flere mulige trasé-korridorer for en slik EC-linje. IC-trafikk på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé.

Alt. C vil være betydelig mer kostbart i anlegg enn de andre alternativene og ansees av NSB ikke som aktuelt før et godt stykke inn i neste århundre.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

KONSEKVENSER

GENERELT

NSB har latt utarbeide konsekvensutredning for hovedprosjektet Oslo - Kornsjø i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det pekes bl.a. på at et høystandard høyhastighetstog vil kunne resultere i en overføring av transportarbeid fra veg- og flytrafikk til bane. Dette vil føre til reduserte utslipp til luft av NO_x og CO₂. For CO₂ dreier det seg om en reduksjon på 0,1% av Norges samlede utslipp.

I konsekvensutredningen er konsekvenser av ulike traséer kartlagt. Utredningen legger hovedvekten på miljø og naturressurser utenfor byene.

Konsekvensutredningen inneholder få vurderinger når det gjelder byer og tettsteder. Dette vil bli fokusert sterkere i neste fase (fase II/hovedplannivå). Spesielt for Nedre Glomma som i stor grad består av byer og tettbygde områder innebærer dette usikkerheter som gjør valg mellom de skisserte alternativ vanskelig.

Dette utgangspunktet medfører blant annet at en viktig faktor som støy bare i liten grad er utredet. Det heter i hovedrapporten at men i forbindelse med bygging av ny jernbanetrasé vil forsøke å skjerme boliger som utsettes for støy over 60 dBA. Forenklete beregninger tyder i følge NSB på at antall personer som utsettes for støy fra jernbanen over 60 dBA vil bli færre enn i dag hvis skjermingstiltak iverksettes. Dette er basert på dagføringer gjennom byene. Støyproblemene forutsettes nærmere utredet på hovedplannivå/fase II.

Alle konseptene, A, B og C, forutsetter opprusting for IC-trafikken med utgangspunkt i nåværende trasé gjennom byene fram til Halden. Dette innebærer i hovedtrekk dobbeltspor med kurveutrettinger etc. på hele denne strekningen. Egne traséer for EC-trafikken i B og C-alternativene vil komme som tillegg til dette.

ALT. A. 7 INTERCITYTRASEEN

På strekningen fram til Halden har traséen lange dagstrekninger. Selv om nåværende korridor følges vil inngrepene på grunn av utvidelse og kurveutretting være dominerende og i stor grad påvirke omgivelsene. Betydelige landbruksarealer og flere regionalt verdifulle landskapsområder berøres.

Av naturvernområder av nasjonal betydning som berøres er våtmarksområdene Augeberghølen, Skinnerflo og Skårakilen. Også mange vilttrekk krysses. Ved utforming av avbøtende tiltak antar imidlertid NSB at denne konflikten med viltet ikke forsterkes vesentlig i forhold til nåværende bane.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

Traséen går for en stor del gjennom høyproduktive landbruksområder. Ulemper ved redusert tilgjengelighet for landbruket kan avdempes ved etablering av planfrie krysningspunkt. Arealtapet på hele strekningen (Oslo - Kornsjø) er ca. 800 - 1100 mål dyrket mark og 500 - 600 mål skog.

Der traséen følger raet er funnpotensialet når det gjelder fornminner trolig stort.

ALT B - TRASEENE I FOR EC-TRAFIKKEN I NEDRE GLOMMA

B1

Traséen følger Østfoldraet og vil medføre store negative konsekvenser for landskapet i sårbare og verdifulle områder, bl.a. i Råde, Solli, og området ved Tune kirke. Traséen vil gå gjennom områder med stor tetthet av kulturminner. Deler av traséen vil berøre svært verdifulle landbruksområder som eksempelvis gjennom deler av Råde og over Kalnessletta. Også sett fra friluftshensyn er denne traséen uheldig.

B2

Traséen forutsetter en kryssing av intercitysportet mellom Fredrikstad og Sarpsborg i Rolvsøy-området. Dette gir grunnlag for en IC-stopp og ev. en EC-stopp og derved en betydelig styrking av senterdannelsen i området.

Traséen går i stor grad i tunnel, noe som blant annet innebærer at Fredrikstadmarka i liten grad blir berørt. De landbruksmessige og miljømessige ulemper synes derfor små ved dette trasévalget. Eventuell kryssing av Glomma i bro vil kunne bli dominerende. Dagtraséen forbi Stordal, Solberg og Hornes vil være landskapsmessig uheldig. Det er noe uklart i hvilken grad disse inngrepene kan avbøtes ved skjerming etc. På deler av strekningen er også funnpotensialet for fornminner stort.

Viktige turområder i Borge berøres.

B3. 1

Traséen vil gå i dagen gjennom Hunn-området med uheldige konsekvenser både for landskapet og et kulturmiljø med fornminner av nasjonal betydning. Fra Storedal og videre forbi Solberg og Hornes er traséen identisk med alternativ B2.

Konsekvensene for friluftslivet ansees som moderate.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

B3. 2

Alternativet innebærer en skråstilt bro over Glomma i Rolvsøy-området, noe som landskapsmessig vil være svært uheldig. Forøvrig samme konsekvenser for Storedal-Solberg-Hornes som i alt B2 og B3.1.

KONSEKVENsutREDNING FASE II FOR DELSTREKNINGENE RÅDE-SKJEBERG OG HALDEN-KORNSJØ

Forslag til program for konsekvensutredning fase II (kommunedelplan-nivå) for nevnte delstrekninger er lagt ut til høring med frist for uttalelse 1. februar 1992. Forslaget samsvarer med tilsvarende program for de øvrige delstrekninger hvor slik "finmasket" konsekvensutredning nå er i gang.

Delstrekningen Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø er svært ulike i karakter. Det foreslås likevel samme utredningsprogram. For strekningen Halden-Kornsjø må forslaget antas å være tilfredsstillende.

Det heter i forslaget at det i utgangspunktet legges opp til egne analyser av byene, men at omfanget av disse analysene må sees i sammenheng med hvilken grad en framtidig jernbane og stasjon vil påvirke omgivelsene.

Også kommunale og regionale målsettinger nevnes som en del av planprosessen uten at dette konkretiseres nærmere.

Det forutsettes beregninger av støy med nærmere angivelser av berørte områder og tiltak, med spesiell vekt på støyforholdene i byer og tettsteder.

Konsekvensene for landskap, kulturmiljø, naturvernområder, friluftsliv og landbruk/skogbruk forutsettes kartlagt, tildels i samarbeid med berørte etater og organisasjoner. Likeledes vil konsekvenser i anleggsperioden med eventuelle krav til utbygger bli klarlagt.

NSB forutsetter imidlertid ikke ytterligere kartlegging i fase II av konsekvenser for trafikkulykker, næringsliv, utbyggingsmønster/boligbygging samt sosiale og velferdsmessige forhold.

VURDERING

GENERELT

Høyhastighetsprosjektet vil være det største og viktigste tiltaket på kommunikasjonssektoren i Østfold i overskuelig framtid. Prosjektet representerer en ny giv for fylket, og fordelene vil etter vår vurdering totalt sette være betydelige. Gjennomføringen av prosjektet avhenger bl.a. av hvordan planene behandles lokalt.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

En viktig målsetting må være å gi de rette signaler til sentrale besluttende organer.

Det er av flere grunner viktig å få realisert en fornyelse av jernbanen i Østfold. Tilknytningen til Europa er et viktig element. Samtidig er fylkets egne behov betydelige. Det har vært liten utvikling i jernbanetilbudet de siste 40 år sammlignet med bl.a. biltrafikken, hvor f.eks. reisetiden Halden-Oslo er redusert til en brøkdel i løpet av samme tidsrom.

Østfold er som kjent også et pendlerfylke. En stor del av pendlingen går til Oslo fra områder som sokner til et fremtidig opprustet IC-nett. Høyhastighetsprosjektet vil innebære en betydelig bedring for denne trafikkantgruppen, og samtidig gi muligheter for vekst i fylket gjennom bedre forbindelser med Oslo og resten av Oslofjordområdet.

Det vil i framtiden bli stilt strengere miljøkrav til samferdselsessektoren. Det er blant annet på denne bakgrunn at det i store deler av Europa i dag satses på en effektiv og tidsmessig jernbane. Dette vil også være en viktig miljøratsing hos oss.

Framføring av høyhastighetstog i Østfold er et omfattende tiltak som selvsagt vil medføre konsekvenser som vil være uheldige for miljøet lokalt i en del områder, uansett valg av løsning. Når hovedløsningen er valgt bør negative effekter søkes unngått/ redusert gjennom detaljplanleggingen og ved avbøtende tiltak.

Store deler av banen går gjennom høyproduktive landbruksområder og den vil således påføre landbruket relativt store ulemper. Vår oppgave blir å tilstrebe at ulempene for jordbruket og kulturlandskapet blir så små som mulig. Med tanke på sårbare kulturlandskapsområder vil tunnelloesninger i en del tilfeller redusere ulempene betraktelig. Det er viktig for landbruksdriften at det blir et tilfredstillende antall planfrie krysningspunkter. Bruk av jordskifte vil kunne redusere behovet for krysningspunkter.

Østfold er i dag rammet av høy arbeidsledighet. Utbygging av jernbanen vil gi en verdifull sysselsettingseffekt. En rask realisering i samsvar med den prioritert prosjektet Oslo-Kornsjø i utgangspunktet har, må derfor være et primært mål.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

VALG AV LØSNING

Når det gjelder valg av løsning har vi forståelse for NSBs prioritering av alternativ A. Det kan her pekes på anleggsutgiftene, kost/nyttedefaktoren og hensynet til naturmiljø, landskap og landbruksforhold. For landbruket bør en merke seg at ved å velge dagens trasé vil utbyggingen skje langs en eksisterende barriere. Det kan imidlertid være behov for å avklare enkelte forhold noe nærmere.

IC-TRAFIKKEN

IC-trafikken må gå om alle byene, og må i hovedsak følge nåværende jernbanekorridor. Den endelige plassering av traséen må avklares gjennom detaljplanleggingen. Det vil dog ikke bli samme mulighet for å tilpasse banen til terrenget på samme måte som i dag, da høye hastigheter krever mer rette linjer. Anlegget vil således føre til store miljømessige endringer. Det er viktig at framføringen gjennom byene skjer på disse premisser og at det her blir tatt tilstrekkelig hensyn til miljøfaktorene.

EC-TRAFIKKEN

Når det gjelder den Europarettede trafikken bør det legges opp til en strategi som både er tilstrekkelig framtidsrettet og realistisk. Plandokumentene viser at alternativ A i rimelig grad tilfredstiller disse kravene for mesteparten av fylket. For Nedre Glomma mener vi at det vil være riktig å vurdere løsningen for EC-trafikken noe nærmere før det tas endelig standpunkt. For den resterende delen av fylket anser vi alternativ A som tilstrekkelig avklart på nåværende stadium. Dette bør ikke være til hinder for at mulig lokalisering av en langsiktig C-løsning gjennom fylket blir utredet.

Transportplanarbeidet i Nedre Glomma vil bli videreført i 1993, bl.a. med støtte fra Miljøverndepartementet. En endelig avklaring av løsning for EC-trafikken i dette området bør inngå i dette arbeidet og søkes gjennomført i løpet av første halvår. Dette vil ikke innebære noen reell forsinkelse, men snarere en nødvendig forberedelse for det etterfølgende kommunale plannivået.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

KONSEKVENsutREDNING FASE II

Arbeidet i Nedre Glomma må blant annet spesielt ta opp problemene knyttet til byer og tettsteder. Dette er tema som i relativt liten grad er belyst i konsekvensutredningen fase I. I konsekvensutredningens fase II vil dette være hovedtemaet for den delen som gjelder parsellen Råde-Skjeberg. Det foreslåtte programmet bør på denne bakgrunn justeres slik at hensynet til byer og tettsteder blir tilstrekkelig ivaretatt.

Etatsjefenes forslag til

UTTALELSE:

Fylkeslandbruksstyret i Østfold mener at høyhastighetsprosjektet har stor positiv samfunnsmessig betydning og slutter seg til følgende uttalelse som er utarbeidet i fellesskap mellom Østfold fylkeskommune, kommunene og berørte etater og instanser.

"Som et betydelig virkemiddel for næringsutvikling og miljø, ser Østfold det som svært viktig at det både bygges ut en fremtidsrettet og moderne jernbane på strekningen Oslo - Gøteborg, og moderne intercity-nett som dekker byområdene og pendlertrafikken i fylket. Man ser derfor meget positivt på det arbeidet NSB har satt i gang på Østfoldbanen.

Som et svar på oppbygging og utvikling av regionpolitikken i Europa bør Oslofjord-regionen utvikles til en slagkraftig og konkurransedyktig storbyregion. Dette vil være fordelaktig for hele landet. Utbygging av et høyhastighets jernbanenett i Østfold vil være en avgjørende faktor for utviklingen av Oslofjord-regionen.

IC-FORBINDELSEN OSLO - HALDEN

Østfold er et betydelig pendlerfylke, særlig i forhold til Oslo. Fylket er samtidig sterkt urbanisert med stort behov for interne forbindelser mellom byene. Disse forholdene skaper stort behov for et effektivt og moderne IC-tilbud.

Østfold har høy arbeidsledighet. En snarlig utbygging av høyhastighetsprosjektet vil gi verdifull sysselsettingseffekt. Bruk av ekstraordinære sysselsettingsmidler vil gi store samfunnsøkonomiske gevinster både på kort og lang sikt. Det må

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

også pekes på at planlegging på deler av strekningen i Østfold allerede er kommet langt slik at igangsetting vil kunne skje i løpet av kort tid.

Utbygging for høyhastighetstog i Østfold bør derfor startes opp snarest.

Østfold slutter seg til hovedtrekkene i den jernbaneutredningen som NSB har lagt fram, og mener at denne gir et godt grunnlag for en rask videreføring av planene i fylket. Østfold slutter seg også til hovedtrekkene i NSBs anbefaling av trasèvalg gjennom fylket.

BYER OG TETTSTEDER

Østfold vil peke på at planene forutsetter at framføringen av nye spor gjennom byer og tettsteder skjer på disse premisser og etter nærmere studier av muligheter og konsekvenser. Hensikten med slike studier må både være å få størst mulig nytte av prosjektet og samtidig i størst mulig grad å unngå ulemper.

Det igangsettes snarest en nærmere utredning som skal fastlegge retningslinjer for framføring av en IC-bane gjennom byer og tettsteder. Retningslinjene skal baseres på vurderinger av praktiske, estetiske, og helsemessige konsekvenser ved barriere og støyeffekter av framføring av IC-bane gjennom byer og tettsteder.

Østfold vil peke på at slike vurderinger kan innebære vesentlige endringer i forhold til dagens jernbaneanlegg, herunder bruk av tunneler der dette er hensiktsmessig og nødvendig.

NEDRE GLOMMA

Nedre Glomma-regionen er et sammenhengende byområde med stor befolkningstetthet og kompleksitet. De pågående endringene i kommunestrukturen gjør også plansituasjonen i området spesiell. På denne bakgrunn kan man ikke få full avklaring av valg av løsning på det nåværende tidspunkt.

Når det gjelder IC-trafikken slutter Østfold seg til NSBs anbefaling av eksisterende korridor også for Nedre Glomma.

I samsvar med tidligere vedtak i fylkestinget og med støtte fra bl.a. Miljøverndepartementet vil det i løpet av 1993 bli foretatt et relativt omfattende planarbeid i regionen med sikte på å avklare framtidig arealbruk, utbyggingsmønster og kollektivtrafikk. Endelig avklaring av framtidig jernbane-løsning for området bør skje i løpet av 1. halvår 1993 og i forbindelse med det regionale planarbeidet.

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

Østfold vil peke på at en slik regional avklaring vil være en nødvendig prosess før det kommunale plannivået, og den vil således ikke forsinke detaljplanleggingen i området.

EC-TRAFIKKEN OSLO - GØTEBORG

For å nå målene om økt internasjonalisering kreves det utvikling av langt hurtigere kommunikasjoner enn vi har i dag fra Norge og Oslofjord-området til kontinentet. Samtidig gjør økende miljøproblemer og internasjonale miljøforpliktelser det nødvendig å overføre trafikk fra veg og fly til jernbane. Utbygging av en høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Gøteborg vil være en viktig del av en slik utvikling.

Næringslivet i Østfold er sterkt eksportrettet. En utvikling av forbindelsene fra Østfold til Oslo/Norge forøvrig og Europa både når det gjelder gods- og persontransport vil være av vesentlig betydning for fylkets næringsliv.

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, fylkeskommunen og svenske myndigheter.

INVESTERINGSPROGRAMMET

Investeringsprogrammet bør til en hver tid og i størst mulig grad tilpasses behovet. Samtidig må tiltak som bedrer den totale nytten og bidrar til bedre miljø og vilkår for byutviklingen prioriteres. Dette betyr at en må vurdere nytte/kost faktoren for investeringer i delstrekningene. NSBs arbeid med optimaliseringsstudier er et viktig ledd i et slikt arbeide."

På bakgrunn av NSBs konsekvensutredning 01. oktober 1992 antar fylkeslandbruksstyret at landbrukets interesser best kan ivaretas gjennom alternativ A og trasévalg som såvidt mulig følger eksisterende jernbanespor. Fylkeslandbruksstyret tilrår derfor at den videre framdrift baseres på videreutvikling av dette alternativ.

Fylkeslandbruksstyret vil understreke at ulemper for landbruket må avdempes. Aktuelle tiltak vil bl.a. være:

- * Etablering av planfrie krysningspunkter og parallellgående driftsveger

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

- * Jordskifte
- * Etablering av strategisk plasserte krysningspunkter for viltet
- * Terrengetilpasninger og etablering av vegetasjon som ivaretar landskapshensyn

Videre forutsetter fylkeslandbruksstyret at tiltakene utformes/iverksettes i samarbeid med berørte grunneiere og landbruksmyndighetene.

Borgenhaugen, 15. januar 1993
etter fullmakt
Svein Roer
sign.

Styremedlem Inge Wold fremmet forslag om tillegg til innstillingen i tre punkter:

"Pkt 1.
Fylkeslandbruksstyret forutsetter at landbruksmyndighetene blir tatt med i arbeidet, når endelig trasévalg for strekningen mellom Råde og Sverige skal fastlegges i samsvar med de berørte kommuner.

Pkt 2.
Ved detaljplanlegging av linjen forutsetter fylkeslandbruksstyret at det legges opp til en minimalisering av ulempene for berørte gårdsbruk.

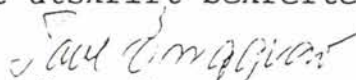
Pkt 3.
Fylkeslandbruksstyret ber NSB i det videre planarbeidet vurdere muligheten for å føre godstrafikken på et nytt spor direkte mellom Kornsjø og Indre Østfold (Mysen) til Oslo. Fylkeslandbruksstyret er kjent med at sammenblandingen av godstrafikk og persontrafikk er en belastning på linjenettet, som virker begrensende på begge trafikktyper. Det bør vurderes om en flytting av godstrafikken som foreslått kan bidra til å øke banetransporten av gods og samtidig avlaste IC-linjen."

Ved avstemming ble innstillingen enstemmig vedtatt. Wolds tilleggsforslag, pkt 1 og 2 ble enstemmig vedtatt, mens pkt 3 ble vedtatt med 6 stemmer imot 1 stemme (Wickstrøm).

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I ØSTFOLD

MØTEDATO: 26. januar 1993
SAK NR: 01019200088-01039200018-01059200097-
01139200027-01319200015-01359200026
TIDL.SAK NR:
SAKLISTE NR: 21/93
SAKSBEHANDLER: Fylkesskogmester Svein Roer

Borgenhaugen, 27. januar 1993
Rett utskrift bekreftes


Tove Enggrav

Utskrift sendt:

NSB Strategi og miljø, Postboks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
Halden, Fredrikstad, Sarpsborg, Borge, Rolvsøy, Råde kommune, teknisk
etat
Landbrukskontoret i Halden, Fredrikstaddistriktet, Sarpsborg, Rygge
Fylkeskommunen, nærings- og ressursavd.



FYLKESLEGEN I ØSTFOLD

A15

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

KONGENS GT. 21
POSTBOKS 443. 1502 MOSS
TELEFON: 09 25 55 89
TELEFAX: 09 25 20 34

NØRGES STATSBANER		Kass.kode
- 2 FEB. 1993		
Sak/Doknr.		171
Arkivbet.		

DERES REF.

VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)

DATO

Snr. 92/1276 FM/AJW

26. januar 1993

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ. HØRINGSUTTALELSE.

Fylkeslegen har mottatt konsekvensutredning for fase I og forslag til program for fase II til uttalelse.

I vår uttalelse til forrige fase i prosjektet (melding om konsekvensutredning) ble det minnet om helsemyndighetenes sentrale rolle i en planprosess som dette, og påpekt en rekke hensyn som burde vektlegges i det videre arbeidet med høyhastighetsprosjektet. Av NSB,s merknader til høringsuttalelsene ser vi at man har notert seg dette. Vi finner likevel at det er grunn til å bemerke enkelte forhold som anses for mangelfullt vurdert/ivaretatt både i utredningen og i forslaget til fase II. Dette gjelder særlig beskrivelsen av støvsituasjonen både under anleggelse og drift av høyhastighetsbanen.

Støvskjerming - byer og tettsteder

Utredningen tilkjenner at uansett valg av trase for banen, så vil støvsituasjonen bli betydelig forverret i forhold til idag, dersom det ikke iverksettes støvskjermingstiltak. Med slike tiltak kan man ut fra beregningene forvente en bedring i støvsituasjonen for alternativene A og B1, også sett i forhold til dagens situasjon. Denne vurderingen er imidlertid basert på et forenklet beregningsgrunnlag, og i tillegg er traseføringen gjennom byene uavklart. Det er grunn til å tro at en nærmere vurdering av støvsituasjonen for byer og tettsteder vil ha innvirkning på bedømmelsen av konfliktpotensialet ved de ulike trasealternativene.

Fylkeslegen vil derfor gi sin tilslutning til "fellesuttalelsen" fra Østfold når det gjelder behovet for en snarlig avklaring (i fase II) av konsekvensene for byer og tettsteder.

Det fremgår ikke av utredningen (fase I) om man har tatt hensyn til nødvendige miljøtiltak som støvskjerming, m.v. i de utførte kostnadsberegninger.

Miljøhensyn i anleggsperioden

Når det gjelder prosjektets konsekvenser i anleggsperioden, vil fylkeslegen komme med noen kommentarer til de vurderinger som er gjort her. Utredningen konkluderer med at: "anleggsstøy og støv kan være til plage for nærliggende bebyggelse, men på grunn av anleggsperiodens korte varighet anses totalt problemomfang for relativt lite."

I tillegg anføres at det ikke foreligger grenseverdier for anleggsstøy.

- Anleggsperiodens varighet

Med hensyn til varighet, vil vi anta at anleggsperioden for deler av traseen, og særlig der den skal gå gjennom byer og tettsteder, vil måtte strekke seg over flere måneder. Høye støynivåer fra maskiner, graving og sprengning vil da kunne forårsake eller forsterke helsemessige problemer for folk som bor i området. I tillegg vil anleggsvirkosomheten være til betydelig sjenanse for andre aktiviteter i nærområdet, så som skoler, helseinstitusjoner, kontorer, m.v.

Fylkeslegen finner det nødvendig å påpeke dette forholdet spesielt, da utredningen i for liten grad vektlegger anleggsperiodens konsekvenser for beboernes helse og trivsel (den går forøvrig mer i detalj når det gjelder hensynet til fuglenes hekkeperioder og faren for spredning av floghavre!).

- Grenseverdier for anleggsstøy

Det er riktig at det ikke finnes egne forskrifter som fastsetter grenseverdier for anleggsstøy. De lokale helsemyndigheter kan imidlertid legge Oslo kommunes støyforskrifter til grunn for sine vurderinger i støysaker. Dette forholdet er omtalt i helse- og miljøvernmyndighetenes felles "Støyhåndbok" (utgitt av SFT 1990).

Forskriftene er utformet for anleggsstøy av noen måneders varighet.

Det gjøres oppmerksom på bestemmelsene i disse forskriftene, både når det gjelder begrensninger i støynivåer og varighet.

Fylkeslegen vil anbefale kommunehelsetjenesten å vurdere mulige konflikter som følge av anleggsarbeidet på grunnlag av forskriftene, og søke å forebygge disse.

Skjermingstiltak - tidligst mulig

Det er grunn til å tro at de deler av traseen som vil kreve spesielle miljøhensyn/-tiltak (gjennom byer og tettsteder) stort sett vil være de samme både i anleggs- og driftsperioden. I det videre utredningsarbeidet bør man derfor se på muligheten for å etablere permanente skjermingstiltak allerede tidlig i anleggsperioden.

Luftforurensning

Når det gjelder høyhastighetsbanens innvirkning på luftforurensningssituasjonen, oppgis det i den reviderte utredningen at man skal beregne omfanget av redusert utslipp av flere komponenter som følge av omfordelt transportarbeid.

Vi anser det for viktig at man i neste fase også utreder de lokale konsekvensene av utslipp fra maskiner, støv, m.v., og spesielt da i anleggsperioden.

Kommunehelsetjenesten vil ha den nødvendige lokalkunnskap for å påse at disse forholdene blir tilstrekkelig utredet i neste fase av prosjektet.



Liv Aarre
fylkeslege



Finn Martinsen
overingeniør

Gjenpart:

Kommunelege I/helsesjef i:

Moss

Rygge

Råde

Fredrikstad

Rolvsøy

Sarpsborg

Halden



LANDBRUKSKONTORET I MOSS, RYGGE OG RÅDE
Postboks 111, 1580 Rygge

Tlf. 09 26 11 66

Telefax: 09 26 11 21

NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 2 DES. 1992	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Rygge, 1.12.1992

A13

NSB's høyhastighetsprosjekt - Oslo - Kornsjø.

Ovennevnte sak ble behandlet i Rygge landbruksnemnd
den 30.11. under sak nr. 013692 00042.

Vedlagt oversendes kopi av møtebok med vedtak til Deres
orientering.

Saken er oversendt Fylkeslandbrukskontoret for videre
behandling.

Med hilsen
LANDBRUKSKONTORET

Reidun Larsen
Reidun Larsen

Vedlegg.

FOR LANDBRUKSNEMND OG FYLKESLANDBRUKSSTYRE

Landbruksnemnda i Rygge		Fylkeslandbruksstyret i	
Motedato 30.1.92	Internt s.nr. 581/92	Motedato	Internt s.nr.
Saksnr. 013692 00042		Gnr.	Bnr.

NSB's høyhastighetsprosjekt, Oslo - Kornsjø.

Fra fylkeslandbrukskontoret i Østfold har landbruksnemndene fått oversendt høyhastighetsprosjektet til uttalelse. NSB la utredningen ut til offentlig høring den 1. oktober 1992.

Utredningen omfatter NSB's hovedrapport fra oktober 1992 og resultatene av konsekvensutredningens fase 1, som bl.a. beskriver trasèalternativene og prosjektets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Videre gir rapporten en anbefaling av hvilken korridor som bør benyttes gjennom Østfold.

I denne omgang må det være riktig at landbruksnemndene tar for seg de generelle og prinsipielle sidene ved dobbeltspor-prosjektet. Når det foreligger reguleringsplaner vil vi komme tilbake til "detaljer" og lokale konsekvenser / vurderinger for landbruket og kulturlandskapet.

Bakgrunn.

Begrunnelsen for prosjektet er at en ønsker å utvikle bedre og hurtigere kommunikasjoner fra Norge til kontinentet, slik Sverige og Danmark også er i ferd med å gjøre. En ønsker også raskere og bedre forbindelser internt i Oslofjordregionen, slik at denne kan utvikles til en slagkraftig storbyregion som kan ta opp konkurransen med byområdene i våre naboland. Dette vil skje ved at Østfold knyttes tettere opp mot Oslo-området, og ved at forbindelsen Oslo-Gøteborg inngår i en rekke prosjekter frem mot århundreskiftet. I resten av Europa satses det kraftig på utbygging av jernbanen som et hurtig og kapasitetssterkt alternativ til veitransport. NSB ønsker å delta i denne utviklingen.

Investeringstakt.

NSB's forslag til investeringstakt er i størrelsesorden 500 - 900 mill.kr.årlig for perioden 1994-97 og 1.050 - 1.200 mill.kr. for perioden 1998 - 2001.

Alternativer.

Høyhastighetsprosjektet er utredet i tre hovedalternativer. Alternativ A tilsvarer dagens trasè for Østfoldbanen. Alternativ B innebærer flere varianter i Nedre-Glomma-regionen, mens alternativ C er basert på en bane med muligheter for hastigheter på minst 300 km/t. (Se vedl. skisser). Alternativ A og B er basert på hastigheter inntil 200 km/t. Hovedforskjellen mellom alternativ A og B er at det ved alternativ B bygges ny bane for utenlandstrafikken gjennom

Sign. Lbn.

Sign. Fl.st.

Fylkeslandbrukskontoret
N.S.B.
Rygge kommune

MØTEBOK

Side 2

FOR LANDBRUKSNEMND OG FYLKESLANDBRUKSSTYRE

Landbruksnemnda i Rygge		Fylkeslandbruksstyret i	
Møtedato 30.11.92	Internt s.nr. 581/92	Møtedato	Internt s.nr.
Saksnr. 013692 00042		Gnr.	Bnr.

delar av regionen, mens det samtidig må skje en ombygging og forbedring av dagens bane for Inter-city-trafikken.

NSB's anbefaling.

NSB anbefaler i hovedrapporten at utbyggingen bør skje i en korridor som følger **dagens Østfoldbane** og med en standard som tillater hastigheter på 200 km/t med konvensjonelt ikke-krengende togmateriell. -Forslaget innebærer at reisetiden Oslo - Gøteborg mer enn halveres, og Inter-City-strekningen Oslo - Halden får en reisetid på 40 - 50% av dagens. Utbyggingen vil være bedriftsøkonomisk lønnsom for NSB.

Kommentarer.

Gjennom Rygge og Råde går dagens jernbane nesten utelukkende over dyrket mark på hele strekningen fra Moss til Onsøy. I følge foreløpige opplysninger fra NSB vil utbygging til dobbeltspor innebære en utvidelse av dagens trasè til ca. 35 m. total bredde. Dette inkluderer også en permanent drifts- og inspeksjonsvei langs hele strekningen. Selv om det er "dagens Østfoldbane" som blir valgt som korridor er likevel flere lokale trasèalternativ aktuelle. Dette gjelder i første rekke på strekningen mellom Moss og Dilling og ved Karlshus/ Strømnes. Det er også aktuelt med endring av dagens trasè over mindre strekninger p.g.a. kurvatur, bl.a. mellom Dilling og Såstad.

Disse forholdene er ikke behandlet i den foreliggende utredningen, og vil bli gjenstand for egen behandling senere i prosessen.

Selve høyhastighetsprosjektet må betraktes å ha **stor samfunnsmessig ineteresse**, slik at både jordvern og kulturlandskap i utgangspunktet vil bli tillagt mindre verdi enn selve prosjektet. For landbruksmyndighetene må oppgaven derfor være å tilstrebe at ulempene for jordbruket og kulturlandskapet blir så små som mulig. På denne bakgrunn kan det være en fordel at en velger dagens korridor for den nye høyhastighetsbanen. Utbyggingen vil dermed alt vesentlig skje langs en eksisterende barriere, slik at jordbruksmessig arrondering i store trekk vil bli som nå. Kulturlandskaphensyn vil kunne gjøre det aktuelt å fravike dette på enkelte strekninger og i steden velge tunnelløsninger. Et viktig moment for jordbruksdriften er det at en får tilfredsstillende antall og løsninger m.h.t. planfrie jordbrukskryssinger, fordi et meget stort antall eiendommer har -og vil fortsatt ha- arealer på begge sider av banen.

Forslag til vedtak:

Landbruksnemnda er inneforstått med at NSB's høyhastighetsprosjekt har stor samfunnsmessig

Sign. Lbn.



Sign. Fl.st.

MØTEBOK

Side 3

FOR LANDBRUKSNEMND OG FYLKESLANDBRUKSSTYRE

Landbruksnemnda i Rygge		Fylkeslandbruksstyret i	
Motedato 30.11.92	Internt s.nr. 581/92	Motedato	Internt s.nr.
Saksnr. 013692 00042		Gnr.	Bnr.

interesse og at en må akseptere å omdisponere betydelige arealer dyrket mark til dette formålet de nærmeste år. En støtter NSB's anbefaling m.h.t. valg av korridor for utbygging. Ved hovedsakelig å følge dagens Østfoldbane blir de arronderingsmessige konsekvensene mindre, og en unngår å angripe kulturlandskap som fra før er uten jernbane. I den videre planprosessen må det legges vekt på få til løsninger som ivaretar næringsinteressene langs jernbanen på en best mulig måte. Spesielt gjelder dette adkomstveier, driftsveier/kryssinger. Utbyggingen må dessuten skje på en måte som ikke gir uakseptable konsekvenser for det rike kulturlandskapet gjennom jordbruksområdene i Rygge og Råde.


Rygge, 24.nov.1992,



Egil Holmsen
jordbr.sjef

Landbruksnemnda vedtok forslaget enstemmig, med følgende tilføyelse: "Ut fra foreløpige planutkast ser landbruksnemnda færre ulemper med en tunnelloøsning enn et dag-alternativ på strekningen Moss-Dilling."

Sign. Lbn.



Sign. Fl.st.



LANDBRUKSKONTORET I MOSS, RYGGE OG RÅDE
Postboks 111, 1580 Rygge

Tlf. 09 26 11 66

Telefax: 09 26 11 2

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 8 DES. 1992		
Sak/Doknr.		<
Arkivbet.		

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Rygge, 7.12.92

A14

NSB's høyhastighetsprosjekt Oslo - Kornsjø.

Ovennevnte sak ble behandlet i Råde, landbruksnemnd
den 3.12.92 under sak nr. 01359200026.

Vedlagt oversendes kopi av møtebok med vedtak til Deres
orientering.

Saken er oversendt Fylkeslandbrukskont. for videre
behandling.

Med hilsen
LANDBRUKSKONTORET

Reidun Larsen
Reidun Larsen

Vedlegg.

MØTEBOK

Side

FOR LANDBRUKSNEMND OG FYLKESLANDBRUKSSTYRE

Landbruksnemnda i Råde		Fylkeslandbruksstyret i	
Motedato	3.12.1992	Internt s.nr.	581/92
Saksnr.	013592 00026	Gnr.	Bnr.

NSB's høyhastighetsprosjekt, Oslo - Kornsjø.

Fra fylkeslandbrukskontoret i Østfold har landbruksnemndene fått oversendt høyhastighetsprosjektet til uttalelse. NSB la utredningen ut til offentlig høring den 1. oktober 1992.

Utredningen omfatter NSB's hovedrapport fra oktober 1992 og resultatene av konsekvensutredningens fase 1, som bl.a. beskriver trasèalternativene og prosjektets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Videre gir rapporten en anbefaling av hvilken korridor som bør benyttes gjennom Østfold.

I denne omgang må det være riktig at landbruksnemndene tar for seg de generelle og prinsipielle sidene ved dobbeltspor-prosjektet. Når det foreligger reguleringsplaner vil vi komme tilbake til "detaljer" og lokale konsekvenser / vurderinger for landbruket og kulturlandskapet.

Bakgrunn.

Begrunnelsen for prosjektet er at en ønsker å utvikle bedre og hurtigere kommunikasjoner fra Norge til kontinentet, slik Sverige og Danmark også er i ferd med å gjøre. En ønsker også raskere og bedre forbindelser internt i Oslofjordregionen, slik at denne kan utvikles til en slagkraftig storbyregion som kan ta opp konkurransen med byområdene i våre naboland. Dette vil skje ved at Østfold knyttes tettere opp mot Oslo-området, og ved at forbindelsen Oslo-Gøteborg inngår i en rekke prosjekter frem mot århundreskiftet. I resten av Europa satses det kraftig på utbygging av jernbanen som et hurtig og kapasitetssterkt alternativ til veitransport. NSB ønsker å delta i denne utviklingen.

Investeringstakt.

NSB's forslag til investeringstakt er i størrelsesorden 500 - 900 mill.kr.årlig for perioden 1994-97 og 1.050 - 1.200 mill.kr. for perioden 1998 - 2001.

Alternativer.

Høyhastighetsprosjektet er utredet i tre hovedalternativer. Alternativ A tilsvarer dagens trasè for Østfoldbanen. Alternativ B innebærer flere varianter i Nedre-Glomma-regionen, mens alternativ C er basert på en bane med muligheter for hastigheter på minst 300 km/t. (Se vedl. skisser). Alternativ A og B er basert på hastigheter inntil 200 km/t. Hovedforskjellen mellom alternativ A og B er at det ved alternativ B bygges ny bane for utenlandstrafikken gjennom

Sign. Lbn.

Sign. Fl.st.

Fylkeslandbrukskontoret
N.S.B.
Rygge kommune

MØTEBOK

Side 2

FOR LÅNDBRUKSNEMND OG FYLKESLANDBRUKSSTYRE

andbruksnemnda i Råde		Fylkeslandbruksstyret i	
Møtedato	3.12.1992	Internt s.nr.	581/92
Møtedato		Internt s.nr.	
aksnr.	013592 00026	Gnr.	Bnr.

deler av regionen, mens det samtidig må skje en ombygging og forbedring av dagens bane for Inter-city-trafikken.

NSB's anbefaling.

NSB anbefaler i hovedrapporten at utbyggingen bør skje i en korridor som følger **dagens Østfoldbane** og med en standard som tillater hastigheter på 200 km/t med konvensjonelt ikke-krengende togmateriell. -Forslaget innebærer at reisetiden Oslo - Gøteborg mer enn halveres, og Inter-City-strekningen Oslo - Halden får en reisetid på 40 - 50% av dagens. Utbyggingen vil være bedriftsøkonomisk lønnsom for NSB.

Kommentarer.

Gjennom Rygge og Råde går dagens jernbane nesten utelukkende over dyrket mark på hele strekningen fra Moss til Onsøy. I følge foreløpige opplysninger fra NSB vil utbygging til dobbeltspor innebære en utvidelse av dagens trasè til ca. 35 m. total bredde. Dette inkluderer også en permanent drifts- og inspeksjonsvei langs hele strekningen. Selv om det er "dagens Østfoldbane" som blir valgt som korridor er likevel flere lokale trasèalternativ aktuelle. Dette gjelder i første rekke på strekningen mellom Moss og Dilling og ved Karlshus/ Strømnes. Det er også aktuelt med endring av dagens trasè over mindre strekninger p.g.a. kurvatur, bl.a. mellom Dilling og Såstad.

Disse forholdene er ikke behandlet i den foreliggende utredningen, og vil bli gjenstand for egen behandling senere i prosessen.

Selve høyhastighetsprosjektet må betraktes å ha **stor samfunnsmessig ineteresse**, slik at både jordvern og kulturlandskap i utgangspunktet vil bli tillagt mindre verdi enn selve prosjektet. For landbruksmyndighetene må oppgaven derfor være å tilstrebe at ulempene for jordbruket og kulturlandskapet blir så små som mulig. På denne bakgrunn kan det være en fordel at en velger dagens korridor for den nye høyhastighetsbanen. Utbyggingen vil dermed alt vesentlig skje langs en eksisterende barriere, slik at jordbruksmessig arrondering i store trekk vil bli som nå. Kulturlandskapshensyn vil kunne gjøre det aktuelt å fravike dette på enkelte strekninger og i steden velge tunnelløsninger. Et viktig moment for jordbruksdriften er det at en får tilfredsstillende antall og løsninger m.h.t. planfrie jordbrukskryssinger, fordi et meget stort antall eiendommer har -og vil fortsatt ha- arealer på begge sider av banen.

Forslag til vedtak:

Landbruksnemnda er inneforstått med at NSB's høyhastighetsprosjekt har stor samfunnsmessig

gn. Lbn.

Sign. Fl.st.

MØTEBOK

Side 3

FOR LANDBRUKSNEMND OG FYLKESLANDBRUKSSTYRE

Landbruksnemnda i Råde		Fylkeslandbruksstyret i	
Motedato	3.12.1992	Internt s.nr.	581/92
Saksnr.	013592 00026	Gnr.	Bnr.

interesse og at en må akseptere å omdisponere betydelige arealer dyrket mark til dette formålet de nærmeste år. En støtter NSB's anbefaling m.h.t. valg av korridor for utbygging. Ved hovedsakelig å følge dagens Østfoldbane blir de arronderingsmessige konsekvensene mindre, og en unngår å angripe kulturlandskap som fra før er uten jernbane. I den videre planprosessen må det legges vekt på få til løsninger som ivaretar næringsinteressene langs jernbanen på en best mulig måte. Spesielt gjelder dette adkomstveier, driftsveier/kryssinger. Utbyggingen må dessuten skje på en måte som ikke gir uakseptable konsekvenser for det rike kulturlandskapet gjennom jordbruksområdene i Rygge og Råde.

Rygge, 24.nov.1992,



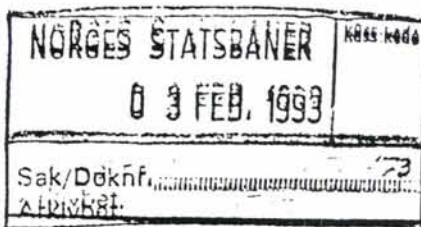
Egil Holmsen
jordbr.sjef

Enstemmig vedtak i
samsvar med forslaget

Sign. Lbn.

Sign. Fl.st.





Ny adresse fra 1.2.93:
Schweigaardsgt. 4
0185 OSLO
Nytt tlf.nr. fra 8.2.93:
Tlf: 22 05 50 00
Fax: 22 05 50 55

Deres ref.:
Jnr. 90/3377

Vår ref.:
Jnr. 840

Ark.nr.:
Q62

Dato:
01.02.93

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a
HØRINGSUTTALELSE

Fylkesutvalget i Akershus behandlet konsekvensutredningen for
Høyhastighetsprospektet Oslo-Kornsjø under sak 16/93 i sitt møte
26. januar 1993.

Vi sender vedlagt fylkesutvalgets vedtatte uttalelse sammen med
sakutredningen.

Med hilsen


Knut Bakkevig


Peter Austin.

UTSKRIFT AV PROTOKOLL

fra møte i fylkesutvalget 26. januar 1993

SAK NR. 16/93 KONSEKVENsutREDNING AV HØYHASTIGHETSPROSJEKTET
OSLO-KORNSJØ, UTTALELSEVotering:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalgets vedtak er etter dette:

1. Fylkesutvalget gir sin tilsutning til NSBs planer om å bygge en jernbanetrasé for høyhastighetstog på strekningen Oslo-Kornsjø innen år 2001 etter Alternativ A. NSBs forslag til investeringer vil gi betydelige fordeler til den lokale/regionale trafikken i Oslo- og Akershusregionen ved at kapasitets- og regularitetsproblemene blir betydelig redusert.
2. Det er i dag i Follo og Indre Østfold et stort marked og et betydelig potensiale for togreisende med både intercity- og høyhastighetstog. Dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at disse togrutene også stopper ved Ski stasjon som er hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen.
3. Det synes som om NSB i sin planlegging hittil har undervurdert nytten for den lokale/regionale trafikken ved utbygging av Østfoldbanen.
4. De avbøtende tiltak som er påpekt i konsekvensutredningen, bør konkretiseres og gjennomføres, for derigjennom å redusere de negative effektene til et minimum.
5. Fylkesutvalget ber om at trasévalget gjennom Ski sentrum blir nærmere utredet i fase II, blant annet under hensyn til landskapsmessige inngrep og støybelastninger for lokalbefolkningen.

Rett utskrift bevitnes. 29.01.1993



FYLKESUTVALGET

SAK NR. 16/93 KONSEKVENsutREDNING AV HØYHASTIGHETSprosjektet
OSLO-KORNSJØ. utTaleLSE

INNLEDNING OG BAKGRUNN FOR SAKEN

Akershus fylkeskommunen behandlet en melding med forslag til konsekvensutredning av høyhastighetsbanen gjennom Akershus, høsten 1991. I forbindelse med behandlingen av fylkesutvalgsak 162-91 vedtok fylkesutvalget følgende uttalelse:

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

Konsekvensutredningsprogrammet ble seinere revidert, med en fase I for grovmaskede utredninger og fase II for finmaskede utredninger. Det er fase I av konsekvensutredningen som nå foreligger. Konse-

kvensutredningen i sin helhet skal belyse de nødvendige spørsmål for endelig behandling i Stortinget om utbygging og trasévalg.

I Akershus er det bare forutsatt å utrede strekningen Oslo grense-Ski i fase II. For strekningen Ski-Østfold grense foreligger det allerede i all hovedsak vedtatte reguleringsplaner.

Fylkeskommunen avgav en administrativ uttalelse til det reviderte utredningsprogrammet. I denne uttalelsen etterlyste fylkesrådmannen en nærmere analyse av høyhastighetsbanens virkninger for utbyggingsmønsteret i sydlige deler av hovedstadsområdet, noe som er avhengig av NSB's driftsplaner. Fylkesrådmannens uttalelse til det reviderte utredningsprogrammet ble sammen med sektoruttalelsene oversendt NSB. (Uttalelsen følger vedlagt).

Sammen med konsekvensutredningen ble det utarbeidet en planutredning for høyhastighetsprosjektet. Planutredningen gis ut i sammendragsform og følger vedlagt. Den gir nærmere opplysninger om kostnader, markeder og driftsopplegg som er forutsatt i konsekvensutredningen.

OM INNHOLDET I KONSEKVENsutREDNINGEN

Konsekvensutredningens fase I som nå er sendt til høring, er delt i fire hovedkapitler og et sammendrag. I vedlegget er det redegjort for innsendte uttalelser til meldingen med kommentarer, og det gis oversikt over utredningsprogrammet videre.

Gjennom Akershus er det i realiteten bare lagt fram én trasé for konsekvensutredning, med unntak av Ski sentrum, hvor to alternativer vil bli utredet nærmere. Fra Oslo grense til Ski sentrum er banen forutsatt lagt i tunnel. Videre syddover skal banen være i dagen fram til Østfold grense. Det er i hovedsak gjennom Østfold at man står overfor valg av vesentlige traséalternativer.

Når det gjelder anleggskostnader, er det gitt anslag for de ulike alternativer. Totalkostnaden for utbyggingen fra Oslo til riksgrensen er anslått til mellom 8 mdr. og 10 mdr. kr, avhengig av trasévalg gjennom Østfold. Parsellen gjennom Follokommunene er anslått å ha anleggskostnader i utbyggingsperioden på 982 millioner kr.

I kapitlet om konsekvenser for miljø- og naturressurser er det redegjort for effektene av dette tiltaket ut fra både globale og lokale/regionale perspektiver. I et større miljøperspektiv er effektene av denne høyhastighetsbanen vurdert å være relativt små, med en reduksjon på omlag 5% i bilbruken på strekningen og en energibesparelse på 0,3% for samferdsel som resultat av overføringer fra bil/fly til tog.

Lokale miljømessige effekter i Folloregionen er omtalt. Det antas å være en del negative effekter av et så betydelig inngrep i landskapet, noe som berører både natur- og landbruksområder, samt endel kulturminner. Det foreslås etablering av krysningspunkter e.l. for å avbøte eventuelle ulemper for drift av landbruk eller for friluftslivet. Miljømessige konsekvenser i anleggsperioden er også behandlet i saken.

Når det gjelder trafikkstøy, er det foreslått å bygge støyskjermer. Med flytting av internasjonal trafikk til nytt dobbeltspor vil dette kunne resultere i at færre personer i Follo blir berørt av støy over 60 dB.

Samfunnsmessige virkninger er også behandlet. Det er vurdert i hvilken grad den nye høyhastighetsbanen vil kunne styrke Norges samhandlingsforhold til Europa. Dette er forutsatt å gi positive langsiktige virkninger for næringslivet, spesielt i Oslofjordregionen. Utbyggingen er også anslått å kreve ca. 15.000 årsverk fram til ferdigstillelse i 2001, noe som vil ha betydelige konsekvenser for berørte næringer i området.

Det er forutsatt i utredningen at høyhastighetstoget ikke skal stoppe mellom Oslo og Moss. I denne sammenheng vil kapasitet kunne bli frigitt på lokalbanestrekningen Oslo-Ski til fordel for lokaltrafikken. Selv om den nye banen vil kunne gi en noe kortere reisetid, er områdene mellom Ski og Moss vurdert å kunne bli forholdsvis mindre attraktive enn de er i dag, når reisetiden mellom Moss og Oslo på høyhastighetstoget vil kunne bli mye kortere.

I hovedsak er det konkludert at Østfoldbefolkningen vil kunne oppleve store fordeler av dette tiltaket, med både kortere reisetid for pendling til Oslo og med bedre utenlandsforbindelser.

UTTALELSER

Konsekvensutredningen har fått følgende behandling i sektorene:

Samferdselsstyret	16.12.1992
Fylkeslandbruksstyret	17.12.1992
ÆEV (adm.)	05.01.1993
Helse- og sosialdir.	07.01.1993
Fylkeskultursjefen	08.01.1993
Næringssjefen	13.01.1993
Miljøvern avdelingen	08.01.1993

Samferdselsstyret har vedtatt følgende uttalelse:

1. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til NSBs planer om å bygge en jernbanetrasé for høyhastighetstog på strekningen Oslo-Kornsjø innen år 2001 etter Alternativ A. NSBs forslag til investeringer vil gi betydelige fordeler til den lokale/regionale trafikken i Oslo- og Akershusregionen ved at kapasitets- og regularitetsproblemene blir betydelig redusert.
2. Det er i dag i Follo og Indre Østfold et stort marked og et betydelig potensiale for togreisende med både intercity- og høyhastighetstog. Dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at disse togrutene også stopper ved Ski stasjon som er hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen.
3. Det synes som om NSB i sin planlegging hittil har undervurdert nytten for den lokale/regionale trafikken ved utbygging av Østfoldbanen.

Fylkeslandbruksstyret har vedtatt følgende uttalelse:

Akershus fylkeslandbruksstyret har ingen merknader til de forhold som kommer fram i konsensutredning (fase I) for høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø. Fylkeslandbruksstyret har heller ingen merknader til opplegget for det videre utredningsarbeidet.

Fylkeslandbruksstyret anmoder imidlertid om at landbruksetaten

tas med i det videre utredningsarbeidet, med sikte på å finne de løsninger som blir til minst ulempe for landbruket.

I sin uttalelse har helse- og sosialdirektøren nevnt påpekt en del positive effekter, særlig den anslåtte reduksjonen i trafikkulykker og forurensninger. Det kan imidlertid bli en del negative konsekvenser under anleggsperioden med tung byggeaktivitet i Follo-regionen. Det understrekes av viss usikkerhet i støyberegningene. Disse bør utredes noe nærmere, spesielt for befolkningen i tettsteder.

I sin uttalelse peker fylkeskultursjefen på en del strekninger hvor traséen gjør store inngrep i verdifullt kulturlandskap, og hvor detaljert planlegging av eventuelle avbøtende tiltak vil være avgjørende for å bevare disse verdiene.

Næringssjefen er i tråd med samferdselsstyrets uttalelse opptatt av de mulighetene en effektivisering av jernbaneforbindelsen til Europa vil kunne gi. I denne forbindelse er togstopp i Ski svært viktig for Follo-regionen.

Miljøvernavdelingen peker på at håndteringen av overskuddsmassene i anleggsfasen, og konsekvenser for vann og vassdrag, i liten grad er utredet. Avdelingen viser til at dette er forhold som vil bli behandlet i utredningens fase II, og forutsetter at avdelingen da aktivt vil få anledning til å delta i arbeidet.

FYLKESRÅDMANNENS MERKNADER

En stor del av strekningen for høyhastighetsbanen som går i dagen i Folloregionen, er planlagt på detaljnivå, og til dels bygd. Det er bare strekninger like nord og syd for Ski, og gjennom Ski sentrum, som ikke er fastlagt hittil. Når det gjelder tunnelstrekningen i Ski og Oppegård, er traséen ennå ikke fastlagt i detalj. Dette vil imidlertid ha mindre konsekvenser for forhold over bakken.

Når det gjelder trasévalg, finner fylkesrådmannen det naturlig at utredningens fase II også bør omfatte sentrumsområdet i Ski, med spørsmål om å legge den nye banen i tunnel eller langs den eksisterende banen. Konklusjonen fra utredningens fase II vil også være avgjørende for om høyhastighetstogene vil ha mulighet for eventuelt å stoppe på Ski stasjon i framtiden.

Fylkesrådmannen ser i utgangspunktet store fordeler med høyhastighetstiltaket for hele Oslofjord-regionen. Det vil være mange fordeler ved å knytte samferdselsforbindelser mellom hovedstadsområdet og Østfold og videre til Gøteborg nærmere til Europa forøvrig. En eventuell utbygging vil på lengre sikt kunne gi mulighet for bedret tilbud for lokaltrafikk for innbyggerne i Ski og Oppegård kommuner. Det bør samtidig utredes nærmere alternative driftsopplegg med hensyn til lokaltilbudet for innbyggerne i Ås og Vestby kommuner.

I forhold til sine tidligere merknader til revidert utredningsprogrammet etterlyser fylkesrådmannen en nærmere vurdering av konsekvensene for ulike driftsopplegg. Som påpekt av næringssjefen, vil en eventuell stopp på Ski kunne ha stor betydning for framtidig næringsutvikling i hele Folloregionen. I en slik vurdering har man i dag muligheter for å sammenligne med tilsvarende tiltak i andre land, som for eksempel i Stockholmsregion.

Samferdselssjefen understreker også at det kan være betydelige

bedriftsøkonomiske fordeler om høyhastighetstoget stopper på Ski, som i praksis er regionens senter, og som vil få styrket sin posisjon som trafikk-knutepunkt. Dette vil ha betydning for boligbygging og utbyggingsmønster som i liten grad er behandlet i konsekvensutredningen.

Det påpekes her at stoppmønsteret ikke er fastlagt, men gis som en forutsetning i konsekvensutredningen. Stoppmønsteret som er lagt til grunn i utredningen, er i hovedplanen valgt "med utgangspunkt i dagens markedssituasjon og forventet utvikling i årene framover." Det sies imidlertid at framtidige markedsendringer kan innebære endringer i det forutsatte stoppmønsteret.

Fylkesrådmannen forutsetter at håndtering av overskuddsmassene i anleggsperioden og konsekvensene for vann og vassdrag vil bli nærmere fulgt opp i fase II:

FYLKESRÅDMANNEN

i n n s t i l l e r :

1. Fylkesutvalget gir sin tilslutning til NSBs planer om å bygge en jernbanetrasé for høyhastighetstog på strekningen Oslo-Kornsjø innen år 2001 etter Alternativ A. NSBs forslag til investeringer vil gi betydelige fordeler til den lokale/regionale trafikken i Oslo- og Akershusregionen ved at kapasitets- og regularitetsproblemer blir betydelig redusert.
2. Det er i dag i Follo og Indre Østfold et stort marked og et betydelig potensiale for togreisende med både intercity- og høyhastighetstog. Dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at disse togrutene også stopper ved Ski stasjon som er hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen.
3. Det synes som om NSB i sin planlegging hittil har undervurdert nytten for den lokale/regionale trafikken ved utbygging av Østfoldbanen.
4. De avbøtende tiltak som er påpekt i konsekvensutredningen, bør konkretiseres og gjennomføres, for derigjennom å redusere de negative effektene til et minimum.
5. Fylkesutvalget ber om at trasévalget gjennom Ski sentrum blir nærmere utredet i fase II, blant annet under hensyn til landskapsmessige inngrep og støybelastninger for lokalbefolkningen.

Oslo, 18. januar 1993

Knut Bakkevig

Saksbehandler: Peter Austin, planavdelingen

NSB Strategi og Miljø

Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Deres ref. 90/2377 512

Jnr. 1432/HH

Ark. 841

Dato 21.12.1992

File: NSB-92-12-21

NORGES STATSBANER	
24 DES. 1992	
Sak/Dokument	Arkivbet.

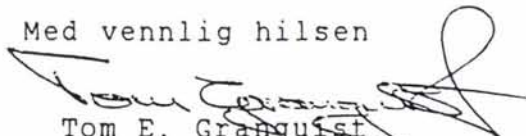
UTTALELSE TIL HØYHASTIGHETSPROSJEKT PÅ STREKNINGEN OSLO - KORNSJØ.
KONSEKVENsutredningsprogram etter plan og bygningsloven.
- ETTERSENDING AV SAMFERDSELSSTYRETS VEDTAK.

Samferdselssjefen viser til Deres brev av 22.10.1992. Samferdselsstyret behandlet den aktuelle sak om høyhastighetsprosjekt på strekningen Oslo - Kornsjø 15.12.92 (sak 89/92) og fattet følgende vedtak:

1. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til NSBs planer om å bygge en jernbanetrase for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø innen år 2001 etter Alternativ A. NSBs forslag til investeringer vil gi betydelige fordeler til den lokale/regionale trafikken i Oslo og Akershusregionen ved at kapasitets- og regularitetsproblemer blir betydelig redusert.
2. Det er i dag i Follo og Indre Østfold et stort marked og et betydelig potensiale for togreisende med både intercity- og høyhastighetstog. Dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at disse togrutene også stopper ved Ski stasjon som er hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen
3. Det synes som om NSB i sin planlegging hittil har undervurdert nytten for den lokale/regionale trafikken ved utbygging av Østfoldbanen.

Et eksemplar av samferdselsstyresak nr. 89/92 følger vedlagt til Deres orientering.

Med vennlig hilsen


Tom E. Granquist
samferdselssjef

1 vedlegg

UTTALELSE TIL NSB'S HØYHASTIGHETSPROSJEKT PÅ STREKNINGEN OSLO -
KORNSJØ. KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM ETTER PLAN - OG BYGNINGSLOVEN

1. BAKGRUNN

Fylkesrådmannen viser i sin henvendelse av 04.11.92 til NSBs brev av 22.10.92 hvor det blir bedt om å avgi en uttalelse til både den utførte konsekvensutredning for fase I ("grovmasket utredning") og til programmet for fase II ("finmasket utredning"). Jernbanestrekningen mellom Oslo og Kornsjø som omfattes av fase II ligger imidlertid i sin helhet utenfor Akershus fylke.

Overnevnte jernbaneutredning er lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 23.10.92 - 1.2.93. Fylkesrådmannen har bedt om en uttalelse fra de berørte sektorer innen 08.01.93. NSBs konsekvensutredning for høyhastighetstog Oslo - Kornsjø følger kun vedlagt til samferdselsstyrets medlemmer, mens sammendraget av utredningen er vist i Vedlegg 1. Interesserte som ønsker hele NSBs rapport bes ta kontakt med samferdselssjefens kontor.

2. TIDLIGERE BEHANDLING AV SAKER MED TILKNYTNING TIL NSB.

Fylkesutvalget behandlet i november 1991 "Melding fra NSB om konsekvensutredning for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø. Uttalelse" (sak 162/91) og fattet følgende vedtak:

1. *Fylkesutvalget i Akershus ser positivt på NSB's planer om utbygging av en banerase for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.*
2. *Fylkesutvalget forutsetter at det blir utarbeidet konsekvensutredning for tiltaket.*
3. *Konsekvensutredningen bør legges opp slik at de grunnleggende vurderingene som er viktige for et prinsippvedtak, synliggjøres gjennom en grovmasket konsekvensvurdering.*
4. *Fylkesutvalget anbefaler at den detaljerte delen av konsekvensutredningen, i tillegg til meldingens forslag, også tar opp følgende forhold:*
 - *et referansealternativ for å belyse forventet utvikling av antall reisende med bil, buss og jernbane dersom den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen ikke finner sted.*
 - *en analyse av konsekvensene et høystandard banenett også vil få for lokale/regionale og intercityreiser i tillegg til høyhastighetstogene som primært betjener den internasjonale trafikken.*

- konsekvensene når det gjelder vannkvalitet, barriereeffekter og masseforekomster
 - samfunnsøkonomiske vurderinger
 - konsekvenser for fornminner, kulturlandskap og nyere tids kulturminner
5. Fylkesutvalget forutsetter at trasévalget i Akershus i hovedsak er avklart og vil derfor ikke anbefale at det utarbeides en fylkesdelsplan for prosjektet.
 6. Utredningene gjennomføres i nært samarbeid med aktuelle fagorganer.
 7. Det forutsettes at en slik utbygging ikke kommer til fortrenghet for NSB's satsing på det lokale nett i Oslo/Akershusregionen.

Samferdselsstyret behandlet deretter i mai 1992 (sak 38/92) "NSB's høyhastighetsprosjekt på strekningen Oslo - Kornsjø. Konsekvensutredningsprogram etter plan - og bygningslovens § 33-3. Revidert program for fase I og forslag til program for fase II". Samferdselsstyret fattet følgende vedtak:

1. Samferdselsstyret ser meget positivt på NSB's planer om utbygging av en banetrase for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.
2. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til NSB's konsekvensutredningsprogram for fase II datert 30.3.92, men vil be NSB i tillegg til konsekvensene for høyhastighetstogene også belyse nærmere konsekvensene for lokale/regionale- og intercityreisene i Oslo/Akershus regionen.

Samferdselssjefen viser dessuten til samferdselsstyresak 113/90 "Uttalelse til prosjektrapport om ulike alternativ for jernbaneforbindelsen Oslo - Göteborg" der følgende vedtak ble fattet:

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

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

Akershus fylkeskommune påpekte dessuten under behandlingen av Norsk Veg- og Vegtrafikkplan 1994-97 spesielt behovet for samordnet utbygging av Østfoldbanen/E6 gjennom Vestby. Fylkestinget fattet i juni 1992 på denne bakgrunn følgende vedtak (sak 51/92):

"Akershus fylkeskommune mener det er nødvendig at det innen århundreskiftet er utbygd en fullverdig motorvegforbindelse mellom Oslo og Gøteborg. Samtidig må også jernbanen være utbygd med to spor på strekningen.

Akershus fylkeskommune mener at utbyggingen av motorveg og jernbane i Vestby må skje i felles korridor, og ferdigstilles i perioden 1994-97. Dette må i hovedsak finansieres utover de rammer som NVVP 1994-97 i Akershus baserer seg på. Bevilgning til veg og jernbane må samordnes så utbygging av begge kan skje samtidig."

Samferdselsstyret behandlet videre i sitt møte 11. november d.å. NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-97 (sak 75/92) og fattet bl.a. følgende vedtak:

- "1. Samferdselsstyret ser positivt på NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan for 1994 - 97. Oslo og Akershus har i dag over 65% av alle togreiser i Norge. NSBs forslag til investeringer på bane- og togmateriellsiden er et viktig bidrag til å løse NSBs kapasitets- og regularitetsproblemer på flere banestrekninger i denne regionen.

NSBs forslag vil skape et mer attraktivt og effektivt jernbanesystem med et stort potensiale for flere togreisende og dermed bidra til å løse regionens store trafikk- og miljømessige problemer. Dette innebærer at investeringsprosjektene lønnsomhet både samfunns- og bedriftsøkonomisk vil bli betydelige.

2. Den framtidige planlegging og utbygging av Østfoldbanen, Vestfoldbanen og ny Gardermoenbane m.v. krever gode samarbeidsformer mellom NSB og Akershus fylkeskommune. Et mer formalisert samarbeid mellom de 2 parter bør etableres. Tilsvarende bør det på driftssiden etableres en hensiktsmessig samarbeidsmodell mellom Samferdselsdepartementet/NSB og Akershus fylkeskommune/SL som sikrer at ruteopplegget på kort og lang sikt er i samsvar med befolkningens behov og samordnet med annen kollektivtrafikk. I det videre planarbeid bør også Gjøvikbanen vies økt oppmerksomhet.

3. BESKRIVELSE AV ØSTFOLDBANEN FOR HØYHASTIGHETSTOG

NSB anbefaler en utbygging av bane for høyhastighetstog mellom Oslo og Gøteborg via Kornsjø. Utbyggignen bør skje i en korridor som følger dagens Østfoldbane og med en standard som tillater kjøring med en maksimalhastighet på minst 200 km/h med konvensjonelt ikke-krengende togmateriell.

I det foreslåtte konseptet vil reisetiden til Gøteborg mer enn halveres i forhold til i dag. Konseptet inneholder også et opplegg for InterCitytog på strekningen Oslo S - Halden med reisetider på mellom 40 og 50 prosent av dagens.

Utbyggingen vil være bedriftsøkonomisk lønnsom for NSB. Prosjektet vil også ha en rekke positive virkninger både for brukere av tog, næringslivet i Oslo-regionen og for samfunnet for øvrig, blant annet gjennom sysselsettingseffekter og redusert forurensning.

I sammendraget som følger vedlagt er det redegjort for vurderingen av Alternativene A, B og C. NSB anbefaler ut i fra en samlet vurdering Alternativ A som følger dagens trasé via Østfoldbyene Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden (kfr. Vedlegg 1).

4. SAMFERDSELSSJEFENS VURDERINGER

Samferdselssjefen har spesielt merknader til følgende 3 forhold når det gjelder NSBs konsekvensutredning om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.

4.1. Undervurdering av nytteverdien til den lokale/regionale trafikken

Samferdselssjefen mener NSB har undervurdert nytten for den lokale/regionale trafikken ved utbygging av Østfoldbanen til en høystandard 2-spor trasé. Passasjertrafikken på eksempelvis strekningen Ski - Oslo er i dag på over 4 mill. passasjerer/år sammenlignet med 1,2 passasjerreiser/år for intercity og utenlandstrafikken på samme strekning. M.a.o. den lokale trafikken er 4 ganger så stor. Samferdselssjefen kan videre nevne at bare ved hovedknutepunktet i Follo, Ski jernbanestasjon, er antall togreisende på ca. 2,5 mill. pr. år.

I de forskjellige alternativene A, B og C i rapporten har man beregnet verdien av tidsbesparelsene for intercity-reisene til ca. 40 mill. kroner/år, mens lokaltrafikken kun er oppført med en nytteverdi på ca. 16 mill. kr./år. Dette stemmer dårlig med det som er anført ovenfor når det gjelder lokaltrafikkens størrelse. Et nytt dobbeltspor vil også kunne gi betydelige fordeler for direkte lokal/regionale reiser mellom Ski - Oslo. Reisetiden ved en direkte forbindelse vil reduseres til 12 min. sammenlignet med dagens reisetid på 30 - 35 minutter. Tidsbesparelsen bare for reisende fra Ski stasjon blir dermed en timepris på 40,- kroner for arbeidsreiser: $kr. 40,- \times 2,5 \text{ mill. reiser} \times 1/3 \text{ time} = 32 \text{ mill/år}$. Med andre ord verdien av tidsbesparelser for reisende fra kun Ski stasjon er det dobbelte av det utredningen legger til grunn for lokaltrafikken på hele strekningen Oslo - Kornsjø. Samferdselssjefen mener denne undervurderingen resulterer i et for lavt nytte/kostnadsforhold for hele prosjektet uansett valg av alternativ.

Samferdselssjefen savner dessuten i utredningen en strekningsvis vurdering av nytte-/kostnadsforholdet. En slik strekningsvis oppdeling vil på en bedre måte synliggjøre nytteverdien på de ulike delstrekningene. I Oslo og Akershus-regionen finner tross alt 65% av alle togreisende i Norge sted. Det er spesielt på innerstrekningene Oslo - Ski/Lillestrøm - Asker at man har et svært stort antall togreiser p.g.a. at toget her er konkurransedyktig sammenlignet med bruk av bil både tids- og prismessig.

4.2 Trafikkopplegget for høyhastighets- og regional/lokaltog

Follo-regionen har i dag ca. 100 000 innbyggere. Hovedknutepunktet for kollektivtrafikken er Ski stasjon med gode omstigningsforhold for tog- og busstrafikanter. I tillegg er det anlagt et stort antall gratis innfartsparkeringsplasser tilknyttet stasjonsområdet. Togene fra Vestre og Østre Linje av Østfoldbanen møtes i Ski. Dette innebærer at også svært mange trafikanter fra Askim/Mysen i Østfold også benytter Ski som omstigningspunkt og for innfartsparkering. Samferdselssjefen mener derfor at både intercity/utenlandstog og det planlagte høyhastighetstoget bør ha stopp ved Ski stasjon. Alternativt ville disse trafikantene måtte reise til Oslo S eller Moss for av- og påstigning til intercity- og høyhastighetstog. Dette vil representere et dårlig tilbud for svært mange potensielle kunder fra Follo og Indre Østfold.

Traséalternativene

NSB har vurdert 3 traséalternativer og anbefaler Alternativ A. Dette alternativet følger stort sett dagens jernbanetrasé via Østfoldbyene Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. NSB legger til grunn at både intercity/utenlandstrafikken og høyhastighetstogene skal kunne kjøre i en topphastighet på 200 km/time.

Som en første fase synes samferdselssjefen at Alternativ A er et rimelig valg. Dette alternativet vil sikre en nødvendig framdrift og finansiering av 2 spor mellom Oslo og Kornsjø innen år 2001. Dette innebærer at reisetiden for togreisende mellom Oslo - Göteborg reduseres til 2 timer 15 minutter. Samtidig vil den regionale og lokale trafikken oppnå store fordeler både tids- og trafikkmessig i nærmeste framtid.

Neste fase bør være en ytterligere forbedring av jernbanetraséen og vognmateriellet slik at togreisende på Østfoldbanen får en ytterligere forbedring både tids- og kvalitetsmessig.

5. SAMFERDSELSSJEFENS INNSTILLING

Samferdselssjefen tillater seg på bakgrunn av det forannevnte å

i n n s t i l l e

1. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til NSBs planer om å bygge en jernbanetrasé for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø innen år 2001 etter Alternativ A. NSBs forslag til investeringer vil gi betydelige fordeler til den lokale/regionale trafikken i Oslo og Akershus-regionen ved at kapasitets- og regularitetsproblemene blir betydelig redusert.

2. Det er i dag i Follo og Indre Østfold et stort marked og et betydelig potensiale for togreisende med både intercity- og høyhastighetstog. Dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at disse togrutene også stopper ved Ski stasjon som er hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen.

Oslo, 14 oktober 1991

Tom E. Granquist

B03

MILJØVERNAVDELINGEN

INTERNT NOTAT

TIL: FYLKESRÅDMANNEN

FRA: Miljøvernavdelingen

Dato: 08.01.93

OM: HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
KONSEKVENsutREDNING

Det vises til fylkesrådmannens oversendelse av 04.11.92 og møte i planavdelingen 06.01.93.

Foreliggende konsekvensutredning gir en samlet, grovmasket oversikt over påregnelige virkninger av planlagt høyhastighetsbane Oslo - Kornsjø (fase I) og inneholder forslag til utredningsprogram for mer detaljerte konsekvensutredninger (fase II) for to delstrekninger i Østfold.

Forut for konsekvensutredningen ble en melding om prosjektet utarbeidet og sendt på høring. Fylkesutvalget i Akershus uttalte seg til meldingen i november 1991. For enkelte delstrekninger, bl.a. for strekningen Oslo - Ski, ble det i september 1992 godkjent et mer detaljert utredningsprogram (fase II). Denne utredningen er allerede igangsatt.

Miljøvernavdelingen er blitt kontaktet for nærmere opplysninger om miljøvernmessige forhold langs traséen, jfr vedlagte notat av 02.12.92.

Det går ellers fram av dokumentene at konsekvensutredningsplikten ikke gjelder for strekningen Ski-Kambo (fylkesgrensen mot Østfold). Her foreligger det allerede vedtatte reguleringsplaner med unntak for en strekning gjennom Vestby kommune (Rustad - Smørbekk), hvor reguleringsplanarbeidet er under avslutning. Miljøvernavdelingen har medvirket i dette reguleringsplanarbeidet. Trasévalget gjennom Ski tettsted er ikke formelt avklart, men ifølge opplysninger fra NSB er det overveiende sannsynlig å bruke eksisterende trasé. For denne traséen foreligger det etter opplysninger fra Ski kommune en eldre reguleringsplan.

Miljøvernavdelingen finner det positivt at det er utarbeidet en samlet konsekvensutredning for høyhastighetsprosjektet. Det er gitt en oversiktlig framstilling av naturvern- og friluftslivsinteresser, barrierevirkninger, bl.a. problemer i tilknytning til viltkryssing, landskapsmessige forhold, støy og luftforurensninger. Vi har merket oss at de miljøfaglige forhold som fylkeskommunen i sin uttalelse til forutgående melding påpekte behov for nærmere utredning av, bare delvis er ivare tatt i foreliggende utredning. Dette gjelder

808

omfang og håndtering av overskudd: liten grad er utredet. Disse forhold vil bli behandlet i konsekvensutredningen for delstrekningen Oslo – Ski, og vil bli behandlet i miljøvernavdelingen i denne forbindelse. Også for de øvrige miljøfaglige forhold vil vi i den videre konsekvensutredning og etterfølgende detaljerte planleggelse til å vurdere konsekvenser og klarlegge behov for avbøtende tiltak.

sser og konsekvenser for vann og vassdrag som i imidlertid behandlet i konsekvensutredningen for miljøvernavdelingen i denne forbindelse. Vi vil i den videre konsekvensutredning og klarlegge behov for avbøtende tiltak.

Med henvisning til det mer detaljerte utredningsprogrammet for konsekvensutredning fase II for delstrekningen Oslo grense – Ski og den oppfølging som nå skjer, har vi ingen særskilte merknader til foreliggende konsekvensutredning. Vi vil imidlertid understreke behovet for medvirkning i det videre plan- og utredningsarbeid for å kunne vurdere miljøkonsekvensene mer konkret og klarlegge nødvendige avbøtende tiltak.

Med hilsen



Jan Terje Hanssen
fylkesmiljøvernssjef

Saksbehandler: Wilhelm Torheim

NOTAT

KONSEKVENsutredning DOBBELTSPoret JERNBANE OSLO-SKI

Vi viser til konferanse her 10.11.92 og til senere kontakt med Bruer IKB v/Gammelseter angående miljøvernfarende opplysninger i forbindelse med ovennevnte konsekvensutredning.

Selv om vi senere vil få anledning til å uttale oss til utredningen, kan det være hensiktsmessig allerede nå å peke på tre forhold som synes å kreve særskilt oppfølging:

– Viltinteressene på dagstrekningen Langhus – Ski.

Det blir i dag lagt stor vekt på å sikre kryssingsmuligheter for elg og rådyr i forbindelse med utbygging av større veger og jernbanelinjer. Dette er særlig påkrevet i Follo-regionen der det nå planlegges og utbygges tunge nord-sydgående kommunikasjonslinjer på tvers av viktige regionale vilttrekk. Trafikksikkerhetshensyn tilsier at viltet bør hindres i å krysse transportårene, men en blokkering av kryssingsmulighetene gir mange uheldige konsekvenser, bl.a. skade på vegetasjonen i enkelte områder pga overbeiting og en uheldig bestandsmessig oppsplitting. Det bør derfor tilstrebes å finne løsninger som både er trafikksikkerhetsmessig tilfredsstillende (f.eks. oppsetting av viltgjerde) og som sikrer funksjonelle kryssingspunkter for viltet.

Ifølge våre registreringer går deler av et viktig elgtrekk mellom Nesodden/Frogn/Ås og Østmarka gjennom Ski kommune nord for Ski sentrum. Det er også registrert en betydelig bestand av rådyr i områdene på begge sider av jernbanelinja/rv 152 mellom Langhus og Ski.

Viltkryssingen over jernbanen/riksvegen på denne strekningen representerer ikke noe stort problem i dag sammenlignet med forholdene på E 6 og andre veger lenger nord i kommunen der det stadig forekommer påkjørsler av elg. Miljøvernavdelingen vil likevel sterkt anmode om at det i forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor blir lagt til rette for sikre, planfrie kryssingsmuligheter for vilt da det nye anlegget vil medføre vanskeligere kryssingsforhold (høyere fyllinger, større hastighet) og trolig kreve sikringstiltak (viltgjerde o.l.). Det må også tas i betraktning at eventuell sikring av E 6/andre veger sannsynligvis vil lede elgen sørover og dermed øke presset på strekningen Langhus-Ski.

Planene for det nye dobbeltsporet viser at viltet i prinsippet har planfri kryssingsmulighet helt til tunnelpåslaget syd for Langhus. Tettbebyggelse og eksisterende kommunikasjonslinjer er imidlertid til hinder for slik kryssing. Den nærmeste muligheten synes derfor å ligge ved kryssing av Roås-bekken, hvor profilet for det nye sporet ser ut til å

være lagt betydelig høyere enn eksisterende linje. Her bør det ligge til rette for en broløsning med tilstrekkelig høyde og lengde som viltet kan passere uhindret under. Passasjen vil samtidig kunne gi turgåere/skiløpere en trygg kryssing av jernbanelinja.

En broløsning er også å foretrekke framfor en høy fylling som vil medføre lukking av Roåsbekken over en forholdsvis lang strekning.

- Overskuddsmasser

Som vi har uttalt tidligere, mener vi at de store mengder uttatt masse fra tunnelanlegget i utgangspunktet må ses på som ressurser som bør brukes til nyttige formål fremfor å betraktes som avfall som skal deponeres, helst så nær anleggsstedet som mulig. Med de store mengdene det her er tale om, vil en slik deponering kunne skape betydelige miljøulemper.

En mulighet kan være å knuse steinmassene til pukk, enten på uttaksstedet hvis det ligger høvelig til, eller i et eksisterende pukkverk, grustak e.l. Massene kan også mellomlagres for senere knusing og bruk i regionen, evt. for eksport dersom kvaliteten er god nok.

I den videre utredningen bør det redegjøres for omfanget av overskuddsmasser og fordelingen på løsmasser og stein, og hvordan disse massene skal håndteres. Herunder bør transportbehov ved mellomlagring og eventuell deponering vurderes.

- Tverrslag i Ljabrudalen

Ljabrudalen inngår som et sentralt element i grøntstrukturplanen for denne delen av Oslo som det er viktig å skjerme fra inngrep og annen negativ påvirkning. Selve tverrslaget blir et relativt beskjedent fysisk inngrep, men det må legges vekt på begrense virkningene i anleggsperioden mest mulig, og bl.a. hindre avrenning til vassdraget fra anleggsarbeidet. Det antas at nødvendige tiltak blir nærmere avklart med Oslo kommune.



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

HELSE- OG
SOSIALDIREKTØREN

Fylkesrådmannen,
Planavdelingen.

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE	
FYLKESRÅDMANNEN	
11 JAN. 1993	
J. NR. 252	D. NR. 1
GRAD: A	SBH: PA
ARK. NR.: 062	

8/10/92

840792 PA

735714/93 ved svar

ØSTFOLD

ØSTFOLD 1.93

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ - JERNBANEUTREDNING

Helse- og sosialdirektøren ser flere positive effekter av en utbygging av Østfoldbanen til høyhastighetstog. De viktigste effektene vil være

- Nedgang i trafikkulykker.

Høyhastighetstogene vil få høyere sikkerhet ved planoverganger, mens den kanskje største effekten vil ligge i økt bruk av kollektivtrafikk. Overført trafikk fra veg til jernbane vil, i følge rapporten, medføre en beregnet nedgang i personskadeulykker på ca. 20 pr. år på hovedvegnettet.

- Kommunikasjon og befolkningsutvikling.

Prosjektet vil medføre en halvering av reisetiden fra Østfold og Akershus inn til Oslo, noe som vil være stor forbedring for folk som er bosatt i denne delen av Akershus og Østfold, men som jobber i Oslo. Akershuskommunene og Østfoldbyene vil kunne tilrettelegge for mer attraktive boligområder med en slik forbedret offentlig kommunikasjon til Oslo.

- Redusert forurensning.

Når det gjelder forurensning, forutsettes det at banen skal drives med vannkraftbasert elektrisitet, noe som vil medføre reduserte utslipp til luft. I tillegg vil effekten av overføring fra vegtrafikk til tog gi redusert forurensning.

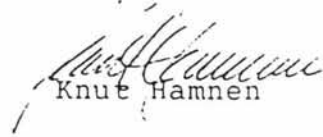
De negative konsekvensene av en omlegging vil i første rekke være

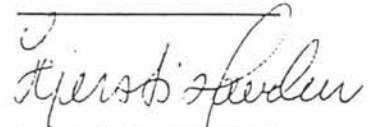
- Konsekvenser i anleggsperioden.

Anleggsstøy, forurensning og anleggstrafikk vil kunne bli til plage for nærliggende bebyggelse. Forebygging av slike forhold bør inngå i planleggingen. Sosiale konsekvenser av anleggsvirksomhet vil i dette tilfellet antakelig ikke være av betydning pga. anleggsperiodens korte varighet, men nødvendige forebyggende tiltak bør vurderes.

- Støy.

I forbindelse med byggingen av ny jernbanetrase er det forutsatt at nærliggende boliger skjermes. Rapporten viser til at det er stor usikkerhet knyttet til støyberegningene, og at traseføringen gjennom byene er uavklart. Dette er forhold som bør utredes, slik at befolkningen som blir berørt kan skjermes.


Knut Hamnen


Kjersti Hovden

Fylkesrådmannen

Ny adresse fra 8.2.93: Schweigaardsgt. 4 0185 OSLO Nytt tlf.nr. fra 8.2.93: Tlf: 22055000/22055612 Fax: 22 05 50 55
--

Deres ref.:	Vår ref.:	Ark.nr.:	Dato:
Jnr. 840/92 PA	Jnr. 92/1029/5/ØL	827.12	13.01.1993

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ - JERNBANEUTREDNING
 KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN**

Vi viser til brev, datert 4.11.92

Næringssjefen er enig i de vurderinger som er gjort i utredningen som gjelder begrunnelsen for prosjektet og vurderingen av den samfunnmessig nytten av en effektivisering av jernbaneforbindelsen med Europa.

Når det gjelder spørsmålet om trasévalg og stoppesteder vil næringssjefen påpeke at banen er planlagt uten stoppesteder i Akershus. Fra fylkeskommunens side blir det lagt vekt på å utvikle Follo som næringsregion. Tilknytning til den nye jernbaneforbindelsen vil være en betydelig faktor i denne forbindelsen. Det er derfor ønskelig at det i regionen blir anlagt stoppested for høyhastighetsforbindelsen, Ski peker seg da ut som et naturlig sted. Næringssjefen vil anbefale at fylkesrådmannen i sin uttalelse til saken peker på nødvendigheten av at høyhastighetstoget kan stoppe i Ski.

Med hilsen

Inge Brør
 Inge Brør
 e.f.

Oystein Lunde
 Oystein Lunde

Fylkesrådmannen

Deres ref.: @
Vår ref.:
Jnr.: 330/92/rk
Dato: 08.01.93

VB!
Eget hellige jernbaner.
300/2

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ JERNBANEUTREDNING
KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS BESTEMMELSER** *P-126*

Det vises til brev fra fylkesrådmannen datert 04.11.92. Saken skal behandles i fylkesutvalget, og sektorene blir bedt om å avgi uttalelse.

Arbeidet med planer for nytt jernbanespor gjennom Follo har pågått gjennom flere år. Fylkeskultursjefen har avgitt følgende uttalelser i saken:

- Uttalelse datert 20.09.91 til "Forslag til reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for NSB, dobbeltspor Ski Moss, parsell Ski - Ås". Uttalelsen gjelder automatisk fredede kulturminner.
- Reguleringsplan for strekningen Ås - Tvetter ble godkjent i 1990. Fylkeskultursjefen hadde ingen merknader.
- Dobbeltsporet er ferdig utbygget på strekningen Tvetter - Rustad.
- Uttalelse til melding vedrørende NSBs høyhastighetsprosjekt Oslo - Kornsjø, kulturstyresak 93/91. Vedtaket av 18.11.91 siteres:
"Fylkeskulturstyret har ingen prinsipielle innvendinger mot den fremlagte meldingen, men forbeholder seg retten til å komme tilbake til saken når det gjelder trasévalg og endringer i eksisterende planer".
- Uttalelse datert 09.10.92 til "NSB dobbeltspor Ski - Moss, ny jernbane Smørbekk - Rustad og ny E6 Østfold grense - Vestby, registrering av kulturminner".
- Uttalelse datert 13.11.92 til "Hovedplan Oslo S - Ski, konsekvensutredning fase II, kulturminner fra nyere tid og automatisk fredede kulturminner".

Sammendrag av tidligere uttalelser

Traséføringen for høyhastighetstog er stivere og kan vanskeligere tilpasses landskapet enn den eksisterende jernbanelinje. Den nye traséen er planlagt gjennom flere sårbare kulturlandskap. Valg av linjeføring på detaljnivå vil ha avgjørende betydning for bevaring av den kulturhistoriske verdi i disse områdene.

(mette-h)ku-nsb-rk

Gjennom Akershus fylke er traséen planlagt i tunnel på tre strekninger. Den lengste strekningen, fra Oslo grense til Roås i Ski kommune, er beregnet til ca. 9,75 km. Tunnelarbeidet vil medføre betydelige masseuttak, stor anleggstrafikk og behov for midlertidige og varige deponier.

For områdene som berøres av utbyggingen, enten det er tunnelarbeid eller arbeidet med legging av dobbeltsporet i dagen, vil det være av stor betydning at arbeidene utføres på en hensynsfull måte i forhold til landskapet. Bygging av nye anleggsveier og bruk av eksisterende veinett må ikke sette varige spor i kulturlandskapet.

Flere landskaps- og kulturmiljøområder har stor verdi i kulturhistorisk sammenheng og må derfor holdes utenfor anleggstrafikk og massedeponier. Det gjelder også midlertidige deponier.

Parsell Oslo grense - Ski:

- Landskapsdraget nord for Ski stasjon med blant annet gårdene Roås og Ense og Roåsbekken med mølleruiner.
- Moreneryggen ved Ski stasjon med automatisk fredede kulturminner og gammel bosetning.
- Den eksisterende skjæringen gjennom morenen må bevares uendret og eksisterende sportraséer benyttes.

Ved Ski sentrum er det ikke utarbeidet planer for den endelige traséen. Trasé for omkjøring vest for Ski stasjon foreligger som idealalternativ og er ikke vurdert av fylkeskonservator på nåværende tidspunkt. Det samme gjelder planer for utvidelse av Ski stasjon. Slik traséen vest for Ski er antydnet i konsekvensutredningen vil den berøre gårdene Roås gnr. 121 bnr. 1, Tallaksrud gnr. 127 bnr. 1, Ense gnr. 130 bnr. 1 og Hebekk gnr. 129 bnr. 1. Samtlige gårder har Seifrak-registrert bebyggelse. Vår endelige uttalelse til disse alternativene vil bli avgitt når det foreligger mer detaljerte planer.

Parsell Ski - Østfold grense:

NSB er igang med utbyggingen av dobbeltsporet Ski - Moss. Utbyggingen er fullført fra Tvetter stasjon forbi Vestby til Rustad. I området mellom Rustad og Sonsveien legges høyhastighetsbanen lenger vest enn eksisterende jernbanetrase. Den nye traseen vil berøre flere jordbrukslandskap med kulturminner både fra nyere tid og kulturminner som er automatisk fredet. Områdene har regional verdi.

- Kulturlandskapet ved Nordre Tømt, Glemme og Kjenn.
- Kulturlandskapet ved Nordre Gjølstad.
- Området rundt Hølen og Hølenelva - Området ved Sæner stasjon.

Arkeologiske undersøkelser

Universitetets Oldsaksamling har på vegne av fylkeskultursjefen registrert E6/dobbeltspor-traséene i Vestby. Det er funnet steinalderlokaliteter flere steder langs traséen. Disse må søkes frigitt og dokumenteres før arbeidet tar til.

Oldsaksamlingen vil forestå undersøkelser av fornminner knyttet til høyhastighetsbanen og opprustingen av E6 i Akershus og Østfold. De har ~~har~~ i brev datert 20.11.92 beskrevet arbeidet:

- Registrering av planforslagene.
- Flateavdekking med maskin i deler av traséen for å påvise fornminner.
- Utgraving av frigitte fornminner og fornminner som blir påvist ved flateavdekkningene.

Kostnadene til undersøkelsene dekkes av tiltakshaver. Disse undersøkelser omfatter ikke traséene Oslo grense - Ski. Traséalternativene i dette området må registreres med henblikk på ikke-synlige automatisk fredede kulturminner.

UTTALELSE

Traséen berører ikke kulturmiljøer som berettiger til innsigelse mot planene. Av den grunn har de enkelte uttalelsene som er avgitt i saken ikke blitt lagt fram for kulturstyret til behandling.

Høyhastighetsbanen går gjennom verdifullt kulturlandskap:

- Landskapsdraget nord for Ski stasjon med blant annet gårdene Roås og Ense og Roåsbekken med mølleruiner.
- Moreneryggen ved Ski stasjon med automatisk fredede kulturminner og gammel bosetning.
- Den eksisterende skjæringen gjennom morenen må bevares uendret og eksisterende sportraséer benyttes.
- Kulturlandskapet ved Nordre Tømt, Glemme og Kjenn.
- Kulturlandskapet ved Nordre Gjelstad.
- Området rundt Helen og Helenelva - Området ved Såner stasjon.

Valg av linjeføring på detaljnivå vil ha avgjørende betydning for bevaring av den kulturhistoriske verdi i disse områdene. Kulturminnevernmyndighetene bør, i den grad det er nødvendig, fortsatt kunne delta i prosjektmøter ved detaljplanleggingen.

Der jernbanetraséen fører til store inngrep i terrenget, må det iverksettes avbøtende tiltak.

I den grad det vil bli nødvendig med inngrep under anleggsperioden i de områdene som er omtalt, må avbøtende tiltak settes i verk og områdene må tilbakeføres til eksisterende stand.

Med vennlig hilsen:

per *Asmund Boy*
Anne Ma Tellefsen
fylkeskultursjef

Johanne Sognæs
Johanne Sognæs
fylkeskonservator

Saksbehandler: Konsulent Ragnhild Krogness

Kopie: Riksantikvaren
Tidsaksamlingen

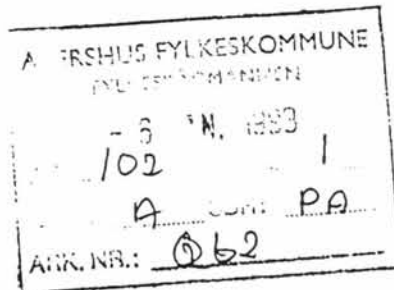
B07

18

 Akershus
Energiverk

Akershus fylkeskommune
Fylkesrådmannen
Holbergsgt. 21
0166 Oslo

840/92



Adresse: 1927 Rånåsfoss
Telefon: 06 82 92 92
Telefax: 06 82 90 50
Telegramadr.: Rånåsfossen
Bankgiro: 7101.05.03978
Postgiro: 0804 5155502

DERES REF.:
840/92 PA

VÅR REF.:
002.14 ØS/-

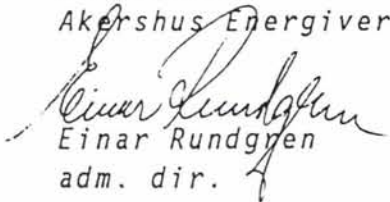
VÅR SAKSBEHANDLER:

DATO:
5. januar 1993

JERNBANEUTREDNING - HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ

Bortsett fra en understrekning av den energimessige innsparing som utredningen viser, har vi ikke merknader til prosjektet.

Med hilsen
Akershus Energiverk


Einar Rundgren
adm. dir.


Øystein Seland



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE



FYLKESLANDBRUKSKONTORET I
AKERSHUS OG OSLO

B08

Deres ref.:
Vår ref.: TN/ew 029991 10090 DIP

Saknr.: 92/1209
Arkiv: 479.9

21. desember 1992

NSB Strategi og miljø
v/overing. Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
23 DES. 1992	
Sak/Dok.nr.	X
Arkivbet.	

**KONSEKVENsutredning etter plan- og bygningslovens
Kap. VII-A. Høyhastighetsprosjekt Oslo - Kornsjø**

Saken ble behandlet av fylkeslandbruksstyret som sak nr. 029991 10090 DIP (501/92) i møte den 17. desember 1992.

./ Utskrift av møteprotokollen vedlegges.

Thor Nøsterud
Thor Nøsterud
juridisk konsulent

Gjenpart: Landbrukskontoret i Follo
Landbruksdepartementet, Arealkontoret
Akershus fylkeskommune, fylkesrådmannen

Fylkeslandbruksstyret i Akershus	
Møte: 17. desember 1992	
Sak nr. 029991 10090 DIP	Offsak nr. 92/1209

KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-a. HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ.

På bakgrunn av melding etter plan- og bygningslovens § 33 er det utarbeidet en konsekvensutredning for dette prosjektet. I henhold til vedtatt utredningsprogram deles konsekvensutredningen i to faser. Første fase av utredningsarbeidet, som her foreligger, er en grovmasket utredning. Sammendraget fra denne utredningsfasen følger vedlagt.

Detaljeringsnivået tilsvarer fylkesdelplan. Konsekvensene blir ikke beskrevet i detalj, men konfliktpotensialet søkes belyst. På bakgrunn av første utredningsfase skal valg av prinsippalternativ for traséen foretas.

Neste utredningsfase vil innebære en utdypende og mer detaljert konsekvensutredning i forbindelse med de aktuelle kommunedelplaner.

TRASÉBESKRIVELSE

Som det går fram av beskrivelsen av de ulike traséalternativene i vedlagte sammendrag, er det i hovedsak eksisterende trasé som ligger til grunn for alternativene i Akershus. Kravet til hastighet (200 km/t) tilsier imidlertid at en del kurver må rettes ut. Bortsett fra strekningen mellom Rustad og Sonsveien følges dagens korridor. Kart som viser traséen gjennom Akershus legges fram i møtet dersom styret ønsker det.

KONSEKVENSER FOR LANDBRUKET

Strekningen fra Ski til Østfold grense er under detaljplanlegging/utbygging, og er unntatt fra kravet om konsekvensutredning. Disse områdene inngår imidlertid i den utredningsfasen som nå foreligger.

Det er i utredningen sagt at traséen går gjennom store områder som i JAV er angitt som A-områder. Det direkte arealtapet i Akershus er oppgitt å være ca. 220 dekar dyrka jord og ca. 100 dekar skog. Det alt vesentlige av dette arealet befinner seg imidlertid syd for Ski. Planer for jernbane gjennom disse områdene er tidligere behandlet av fylkeslandbruksstyret. Nord for Ski går den nye traséen hovedsakelig i tunnel, slik at landbruksarealer i liten grad berøres.

Det sies videre i utredningen at evt. ulemper for landbruket som følge av redusert tilgjengelighet skal avbøtes ved etablering av parallellgående driftsveger og sikre krysningspunkter.

SAMFUNNSMESSIGE VIRKNINGER AV PROSJEKTET

Når det gjelder samfunnsmessige virkninger av prosjektet belyser den framlagte utredningen:

- * leveranser av varer og tjenester
- * sysselsettingsmessige virkninger
- * virkninger for næringslivet
- * virkninger på befolkningsutvikling og utbyggingsmønster
- * sosiale og velferdsmessige virkninger

Når det gjelder leveranser av varer og tjenester er det i utredningen forutsatt at det er næringslivet i Oslo/Akershus og Østfold som står for dette. Det er beregnet en sysselsettingsmessig virkning av dette tiltaket på ca. 3500 årsverk i Akershus i utbyggingsperioden 1992-2002.

I et mer internasjonalt perspektiv er strekningen Oslo - Kornsjø første ledd i en opprustet jernbaneforbindelse fra Oslo til Hamburg. En slik opprusting vil føre til at reisetiden fra Oslo til København blir ca. 4 timer. Det vil bl.a. kunne føre til at Sør-Norge blir mer interessant som turistmål for befolkningen i Danmark og nordlige deler av Tyskland.

Høyshastighetsprosjektet vil også redusere gjennomsnittlig transporttid for gods fra Oslo til Hamburg fra ca. 30 timer til 12 timer. Dette anses som svært viktig for næringslivet i Osloregionen.

Når det gjelder prosjektets virkning på befolkningsutvikling og utbyggingsmønster, antas det at slike virkninger i første rekke vil gjøre seg gjeldene i Østfold. Kortere reisetid vil gjøre det mer attraktivt å bo i Østfold og pendle til Oslo.

En indirekte virkning av prosjektet for Folloregionen vil være at regulariteten for lokaltrafikken kan bedres i og med at det skal bygge nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski for høyhastighetstoget. Høyhastighetstoget skal ikke ha noe stopp i Follo.

UTREDNINGSFASE II

I denne fasen vil traséen bli tegnet inn på kart i målestokk $M=1:5000$ for områdene utenfor tettbebyggelsen.

Når det gjelder virkningene for landbruket skal det ses både på direkte og indirekte konsekvenser. Mulighetene for tilbakeføring av areal skal vurderes.

Følgende landbruksmessige forhold skal være med i denne utredningsfasen:

- * arealregnskap
 - dyrka mark
 - dyrkbar mark
 - skog fordelt på høy, middels og lav bonitet
- * berørte gårdsanlegg
- * berørte eiendommer
- * arrondering

501/92

- * tilgjengelighet
- * klimatisk påvirkning

Vurderingsfaktorer er:

- * driftsform
- * produksjonspotensiale
- * avbøtende tiltak

FYLKESLANDBRUKSSJEFEN OG FYLKESKOGSJEFENS FORSLAG TIL UTTALELSE:

Akershus fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til de forhold som kommer fram i konsekvensutredning (fase I) for høyhastighetsprosjektet Oslo S - Kornsjø. Fylkeslandbruksstyret har heller ingen merknader til opplegget for det videre utredningsarbeidet.

Fylkeslandbruksstyret anmoder imidlertid om at landbruksetaten tas med i det videre utredningsarbeidet, med sikte på å finne de løsninger som blir til minst ulempe for landbruket.

UTTALELSE: FORSLAGET TILTRES ENSTEMMIG

RETT UTSKRIFT:

21/12 - 92 Ein Willassen



ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
NÆRINGS-OG RESSURSAVDELINGEN

B09

Kommunene i Østfold
Adresseliste



Postadresse: Postboks 220
1701 Sarpsborg
Kontor: Oscar Pedersens vei 39
Telefon: 09 11 70 00
Bankgiro: DnB, Sarpsborg
5124. 05. 00020
Postgiro: 0802 5365853
Telefax: 09 11 71 18

DERES REF.

VÅR REF. BES OPPGITT VED SVAR
91/05071 MT 814
(naer-t-n13)mt-hoh-rebre

SARPSBORG,
18. desember 1992

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ - UTTALELSE FRA ØSTFOLD

På konferansen om høyhastighetsprosjektet den 11. desember 1992 ble en redaksjonskomité bemyndiget til å utarbeide et omforent forslag til fellesuttalelse fra Østfold. Redaksjonskomitéen har hatt tre møter. ./.. Komitéens forslag vedlegges.

Fylkeskommunen vil for sin del legge redaksjonskomitéens forslag til grunn når saken fremmes for politiske organer. I tillegg til denne vil det bli foreslått presiseringer og utdypinger som ligger innenfor rammen av fellesuttalelsen. Av aktuelle utdypinger vil vi bl.a. peke på uttalelse til konsekvensutredningsprogram for fase II.

Under arbeidet med saken har det gjentatte ganger blitt understreket betydningen av at Østfold står mest mulig samlet i en sak av så stor betydning for fylket. Kommunene oppfordres derfor til å basere seg på det opplegget som her er skissert.

BROSJYRE

Brosjyren er under utarbeiding og vil etter planene foreligge ferdig trykt umiddelbart over nyttår (ca. 4. jan. 93).

Brosjyren er tenkt til bruk av folkevalgte i kommunene og i fylkeskommunen som grunnlag for beslutning. Den vil inneholde sammendrag av NSBs forslag og vurderinger, men er supplert med noen flere opplysninger om Østfold.

Brosjyrene vil bli distribuert fra fylkeskommunen og vi ber om å få oppgitt det antall hver kommune/etat har behov for.

SAKSUTREDNING / VEDTAK

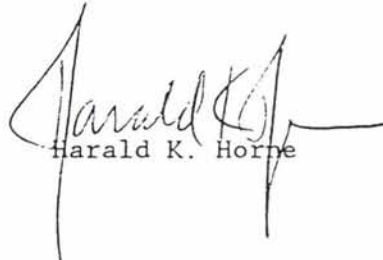
I tillegg til brosjyren vil Nærings- og ressursavdelingen utarbeide en kort saksutredning. Kopi av denne vil bli sendt de respektive kontaktpersonene i kommunene til orientering så snart den foreligger.

Vi ville også sette pris på å få oversendt kopier av forslag og vedtak fra de enkelte kommuner og etater/organisasjoner etterhvert som de foreligger.

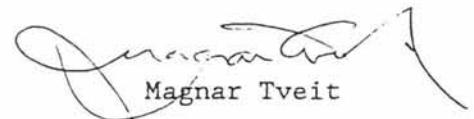
Dersom kommunene skulle ha behov for bistand i forbindelse med lokale møter, orienteringer eller lignende står vi til tjeneste i den grad det er praktisk mulig. Vi vil også koordinere henvendelser til NSB om dette. Kontaktperson i fylkeskommunen er Magnar Tveit, tlf. 09 11 73 01.

Vi vil benytte anledningen til å takke for samarbeidet så langt og ønsker alle som har vært med en riktig god jul!

Med hilsen



Harald K. Horne



Magnar Tveit

(n-t-n13)mt-hoh-re2

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.

FELLESUTTAELSE FRA ØSTFOLD

UTARBEIDET AV REDAKSJONSKOMITÉEN OPPNEVNT PÅ KONFERANSE OM
HØYHASTIGHETSPROSJEKTET I FREDRIKSTAD D. 11. DES. 1992.

GENERELT

Som et betydelig virkemiddel for næringsutvikling og miljø ser Østfold det som svært viktig at det både bygges ut en fremtidsrettet og moderne jernbane på strekningen Oslo - Göteborg og et moderne intercity-nett som dekker byområdene og pendlertrafikken i fylket. Man ser derfor meget positivt på det arbeidet NSB har satt i gang på Østfoldbanen.

Som et svar på oppbygging og utvikling av regionpolitikken i Europa bør Oslofjord-regionen utvikles til en slagkraftig og konkurransedyktig storbyregion. Dette vil være fordelaktig for hele landet. Utbygging av et høyhastighets jernbanenett i Østfold vil være en avgjørende faktor for utviklingen av Oslofjord-regionen.

IC-FORBINDELSEN OSLO - HALDEN

Østfold er et betydelig pendlerfylke, særlig i forhold til Oslo. Fylket er samtidig sterkt urbanisert med stort behov for interne forbindelser mellom byene. Disse forholdene skaper stort behov for et effektivt og moderne IC-tilbud.

Østfold har høy arbeidsledighet. En snarlig utbygging av høyhastighetsprosjektet vil gi verdifull sysselsettingseffekt. Bruk av ekstraordinære sysselsettingsmidler vil gi store samfunnsøkonomiske gevinster både på kort og lang sikt. Det må også pekes på at planlegging på deler av strekningen i Østfold allerede er kommet langt slik at igangsetting vil kunne skje i løpet av kort tid.

Utbygging for høyhastighetstog i Østfold bør derfor startes opp snarest.

Østfold slutter seg til *hovedtrekkene* i den jernbaneutredningen som NSB har lagt fram og mener at denne gir et godt grunnlag for en rask videreføring av planene i fylket. Østfold slutter seg også til *hovedtrekkene* i NSBs anbefaling av trasévalg gjennom fylket.

BYER OG TETTSTEDER

Østfold vil peke på at planene forutsetter at framføringen av nye spor gjennom byer og tettsteder skjer på disses premisser og etter nærmere studier av muligheter og konsekvenser. Hensikten med slike studier må både være å få størst mulig nytte av prosjektet og samtidig i størst mulig grad å unngå ulemper.

Det igangsettes snarest en nærmere utredning som skal fastlegge retningslinjer for framføring av en IC-bane gjennom byer og tettsteder. Retningslinjene skal baseres på vurderinger av praktiske, estetiske, og helsemessige konsekvenser ved barrierer og støyeffekter av framføring av IC-bane gjennom byer og tettsteder.

Østfold vil peke på at slike vurderinger kan innebære vesentlige endringer i forhold til dagens jernbaneanlegg, herunder bruk av tunneller der dette er hensiktsmessig og nødvendig.

NEDRE GLOMMA

Nedre Glomma-regionen er et sammenhengende byområde med stor befolkningstetthet og kompleksitet. De pågående endringene i kommunestrukturen gjør også plansituasjonen i området spesiell. *På denne bakgrunn kan man ikke få full avklaring av valg av løsning på det nåværende tidspunkt.*

Når det gjelder IC-trafikken slutter Østfold seg til NSBs anbefaling av eksisterende korridor også for Nedre Glomma.

I samsvar med tidligere vedtak i fylkestinget og med støtte fra bl.a. Miljøverndepartementet vil det i løpet av 1993 bli foretatt et relativt omfattende planarbeid i regionen med sikte på å avklare framtidig arealbruk, utbyggingsmønster og kollektivtrafikk. *Endelig avklaring av framtidig jernbane-løsning for området bør skje i løpet av 1. halvår 1993 og i forbindelse med dette regionale planarbeidet.*

Østfold vil peke på at en slik regional avklaring vil være en nødvendig prosess før det kommunale plannivået, og den vil således ikke forsinke detaljplanleggingen i området.

EC - TRAFIKKEN OSLO - GÖTEBORG

For å nå målene om økt internasjonalisering kreves det utvikling av langt hurtigere kommunikasjoner enn vi har i dag fra Norge og Oslofjord-området til kontinentet. Samtidig gjør økende miljøproblemer og internasjonale miljøforpliktelser det nødvendig å overføre trafikk fra veg og fly til jernbane. Utbygging av en høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Göteborg vil være en viktig del av en slik utvikling.

Næringslivet i Østfold er sterkt eksportrettet. En utvikling av forbindelsene fra Østfold til Oslo/Norge forøvrig og Europa både når det gjelder gods- og persontransport vil være av vesentlig betydning for fylkets næringsliv.

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, fylkeskommunen og svenske myndigheter.

INVESTERINGSPROGRAMMET

Investeringsprogrammet bør til enhver tid og i størst mulig grad tilpasses behovet. Samtidig må tiltak som bedrer den totale nytten og bidrar til bedre miljø og vilkår for byutvikling prioriteres. Dette betyr at en må vurdere nytte/kost faktoren for investeringer i delstrekningene. NSBs arbeid med optimaliseringsstudier er et viktig ledd i et slikt arbeide.

ØSTFOLD FYLKESKommUNE
FYLKESRÅDMANNEN

B 10

NSB Strategi og miljø
v/Overingeniør Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBAKER		kass.kode
26 JAN. 1993		
Sak/Doknr.		157
Arkivbef.		

Postadresse: Postboks 220
1701 Sarpsborg
Kontor: Oscar Pedersens vei 39
Telefon: 09 11 70 00
Bankgiro: DnB, Sarpsborg
5124. 05. 00020
Postgiro: 0802 5365853
Telefax: 09 11 71 18

DERES REF.

VÅR REF. BES OPPGITT VED SVAR
91/05071 MT 814
(raad-t-n13)mt-hoh-meld

SARPSBORG,
22. januar 1993

Gjenpart: Kommunene i Østfold, statsetatene på fylkesnivå.

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ. UTTAELSE FRA ØSTFOLD
FYLKESKommUNE.**

Vi viser til oversendt konsekvensutredning og hovedrapport av oktober 1992.

Saken ble den 21. januar 1993 lagt fram for Østfold fylkesutvalg. Fylkesutvalget fattet enstemmig dette vedtaket:

"Østfold fylkeskommune slutter seg til vedlagte "fellesuttalelse" for Østfold,

I tillegg til fellesuttalelsen vil Østfold fylkeskommune understreke at:

- *Det bør satses på en rask realisering av prosjektet. Dette vil være viktig både med tanke på å kunne gjøre bruk av sysselsettingsmidler og en bedring av fylkets og landets rammebetingelser i en stadig sterkere næringskonkurransen.*
- *Høyhastighetsprosjektet må inngå som et viktig ledd i gode helhetsløsninger for kollektivtrafikken. Det er viktig at også tilbringersystemet utredes i den videre planleggingen.*
- *De foreliggende utredningene viser at med det tidsperspektiv som ligger til grunn for høyhastighetsprosjektet vil det være riktig å også la EC-trafikken i hovedsak følge nåværende korridor gjennom størsteparten av fylket. For Nedre Glomma er det imidlertid behov for nærmere avklaring før det kan tas endelig stilling til valg av løsning. I en slik avklaring må det ved siden av verneinteressene og økonomiske forhold også legges vesentlig vekt på byutviklingen i området.*

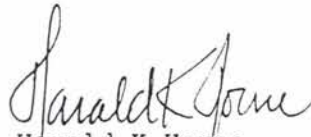
- Ved valg av løsninger bør de største investeringene settes inn der nytten er størst. Dette innebærer i prinsippet at kostbare løsninger i form av tunneler utenfor tettbygde strøk bør nedprioriteres til fordel for miljøtiltak i byområdene.
- For konsekvensutredningens fase II må programmet tilpasses behovet på de aktuelle parsellene. For strekningen Råde- Skjeberg må det i sterkere grad fokuseres på konsekvensene for byer og tettsteder.
Ut over det som er foreslått av NSB må programmet på denne strekningen i nødvendig grad belyse 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 det er mulig gis samme behandling i fase II.

- Som en oppfølging av høyhastighetsprosjektet bør også framtiden for Østre linje utredes så langt som mulig."


Kurt Mosbakk
fylkesrådmann


Harald K Horne
Nærings- og ressurs-sjef

Vedlegg 1: "Fellesuttalelse fra Østfold".
Vedlegg 2: Saksutredning for fylkesutvalget.

Saknr.: 91/05071
Arkiv: 814
Fil: (r-t-n62)mt-fuv-htog
mt

SAK A NR 6/93 - HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

SAMMENDRAG

NSB har lagt jernbaneutredning for høyhastighetsprosjektet med tilhørende konsekvensanalyse ut til høring med frist for uttalelse til 1. februar 1993.

Østfoldbanen er i dag den viktigste jernbaneforbindelsen mellom Norge og resten av Europa. Dette er bakgrunnen for at NSB har tatt opp denne strekningen som det høyest prioriterte prosjekt i forbindelse med en satsing på høyhastighetstog i tillegg til Gardermobanen som allerede er vedtatt bygget.

Hensikten med denne fasen i planprosessen er å få fastlagt hovedprinsippene for utbyggingen. Detaljer forutsettes avklart på lavere plannivå hvor kommunedelplaner og reguleringsplaner blir viktige redskaper. Dette innebærer at kommunene vil ha en nøkkelrolle i detaljplanbehandlingen.

Prosjektet omfatter både utbygging for europarettet trafikk (EuroCity = EC) og modernisering av InterCitytilbudet (= IC).

NSB har beskrevet 3 alternative konsepter:

- alt. A: IC og EC sammen med utbygging i hovedsak langs nåværende trasé,
- alt. B: som alt. A, men med ny egen trasé for EC- trafikken i Nedre Glomma-området.
- alt. C: IC på opprustet nåværende trasé og EC på egen, ny trasé gjennom Østfold.

Kostnadene ved utbygging vil være svært forskjellige ved de ulike alternativene, fra drøye 8 milliarder i alt. A, til 9,6 - 10,1 milliarder i alt. B. Alt. C vil være betydelig dyrere i anlegg.

NSB anbefaler alt. A, dvs. utbygging langs nåværende trasé både for InterCity og den europarettede trafikken. Dette alternativet har de laveste investeringskostnadene, og den høyeste beregnede nytte/kostfaktoren. NSB ser ikke alternativ C som aktuelt før et godt stykke inn i neste århundre.

Fylkeskommunen har invitert kommunene i Østfold og berørte etater/

instanser til et samarbeid om saken. Som et resultat av dette samarbeidet foreligger det et forslag til fellesuttalelse fra Østfold. I dette forslaget heter det at Østfold slutter seg til hovedtrekkene i NSBs forslag, men at man når det gjelder Nedre Glomma-området avklarer endelig løsning for jernbanen gjennom første halvår 1993.

Med forbehold for Nedre Glomma viser de foreliggende utredningene etter administrasjonens syn at med det tidsperspektiv som ligger til grunn for prosjektet vil det være riktig å la både IC og EC-trafikken i hovedsak følge nåværende korridor i samsvar med NSBs forslag. For konsekvensutredningens fase II foreslås programmet for strekningen Råde Skjeberg endret noe for i større grad å belyse viktige konsekvenser for byene.

DOKUMENTER

- "Høyhastighet Oslo-Kornsjø (Gøteborg)" - Jernbaneutredning Hovedrapport NSB oktober 1992 (følger som eget bilag til utvalgets medlemmer).
- "Høyhastighet Oslo-Kornsjø (Gøteborg)" - Sammendrag og status. NSB desember 1992. Brosjyre utarbeidet i samråd med Østfold fylkeskommune. (Følger som eget bilag).
- Forslag til program for konsekvensutredning fase II (for strekningene Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø. (Vedlegg)
- Forslag til "fellesuttalelse" fra Østfold dat. 11. des. 92. (Vedlegg)
- Uttalelse fra fylkeskonservatoren dat. 28.12.92. (Vedlegg)
- Konsekvensutredning Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (Gøteborg) NSB 1. oktober 1992. (Begrenset antall til høringsinstansene)

BAKGRUNN OG HOVEDUTFORDRING.

Østfoldbanen er i dag den viktigste jernbaneforbindelsen mellom Norge og resten av Europa. Dette er bakgrunnen for at NSB har tatt opp denne strekningen som det høyest prioriterte prosjekt i forbindelse med en satsing på høyhastighetstog i tillegg til Gardermobanen som allerede er vedtatt bygget.

Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø omfatter både en utbygging for europarettet trafikk (EuroCity =EC) og en modernisering av InterCity (=IC) -tilbudet. I tillegg skal anleggene avvikle lokaltrafikk og gods-transport. Etter NSBs forslag skal hele strekningen stå ferdig utbygd i 2001.

Hovedutfordringen for Østfold er i denne omgang å bidra til en raskest mulig gjennomføring samtidig som fylket får størst mulig fordeler av prosjektet og minst mulig ulemper.

SAKSBEHANDLING

Jernbaneutredning Hovedrapport av oktober 1992, og konsekvensutredning

for fase I med forslag til program for fase II er utarbeidet av NSB og lagt ut til offentlig høring i perioden 23. oktober 1992 - 1. februar 1993. Det skal altså gis høringsuttalelser vedrørende 2 hovedtema:

- 1- Hovedkonsept og konsekvensutredning fase I ("grovmasket") for hele strekningen Oslo - Kornsjø.
- 2- Program for konsekvensutredning fase II ("finmasket") for strekningene Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø.

Etter initiativ fra Østfold fylkeskommune har NSB utarbeidet en mer kortfattet brosjyre. Brosjyren er kalt "Sammendrag og status" og er utarbeidet i samråd med fylkeskommunen.

Fylkeskonservatoren har avgitt uttalelse om det foreliggende forslaget i brev av 28. desember 1992 likelydende til Riksantikvaren og fylkeskommunens Nærings- og ressursavdeling (se vedlegg). Riksantikvaren avgir på grunnlag bl.a. av dette sin uttalelse i saken.

Foreliggende forslag og utredninger er sendt på høring også til kommunene og statlige etater. Disse avgir egne uttalelser parallellt med fylkeskommunen. Fylkeskommunen har tatt initiativet til et samarbeid om høyhastighetsprosjektet i Østfold. I den forbindelse har det blant annet blitt avholdt ett informasjonsmøte med bred deltakelse samt flere arbeidsseminarer og en avsluttende konferanse den 11. desember 1992. Dette resulterte i et forslag til fellesuttalelse fra Østfold utarbeidet av en redaksjonskomité, jfr. vedlegg.

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø inngår i NSBs forslag til Norsk jernbaneplan 1994-1997. Denne vil bli behandlet i stortingets vårsesjon 1993.

Vi gjør forøvrig oppmerksom på at en samlet samferdselskomité i sin budsjettinnstilling for 1993 (Budsjett-innst. S. nr.14) ber om at det legges opp til en plan- og anleggsprosess som gjør det mulig å fullføre utbyggingen av Østfoldbanen som en dobbeltsporet høyhastighetsbane fram til riksgrensen ved Kornsjø så snart som råd er etter århundreskiftet. Komitéen peker på at "Østfoldbanen er den viktigste jernbanelinje mot kontinentet", og at "Utviklingen i Europa tilsier at jernbanetransport blir stadig viktigere".

LOKALE PLANER

Hensikten med denne fasen i planprosessen er å få fastlagt hovedprinsippene for utbyggingen. Detaljer forutsettes avklart på lavere plannivå hvor kommunedelplaner og reguleringsplaner blir viktige redskaper. Dette innebærer at kommunene vil ha en nøkkelrolle i detaljplanbehandlingen.

Parallellt med utredningen av hovedprosjektet for høyhastighetsbane Oslo-Kornsjø er det allerede igangsatt planlegging lokalt på flere steder i fylket i form av hovedplaner/kommunedelplaner. I Moss har dette vært et ledd i planleggingen av dobbeltsporprosjektet Ski-Moss mens hensikten i Halden fra NSBs side bl.a. har vært å legge til rette for bruk av ekstraordinære sysselsettingsmidler. Også i Rygge har NSB satt i gang detaljplanlegging i samarbeide med kommune.

TIDLIGERE BEHANDLING I FYLKESKOMMUNEN

NSB har tidligere utarbeidet melding om tiltaket og sendt ut forslag til program for konsekvensutredning for hovedkonseptet (fase I). Fylkesutvalget behandlet meldingen som sak A nr. 139/91 i møte den 19. november 1991. (Hovedutvalg for miljø saker sak 55/91, 5. november 1991 - Samferdselsutvalget sak A nr. 49/1991-6, 7. november 1991.)

1 HOVEDKONSEPT OSLO - KORNSJØ

Tiltaket omfatter bygging av en infrastruktur som tåler høyere hastigheter med tilhørende stasjoner på strekningen fra Oslo S til svenskegrensen ved Kornsjø. Valget av Kornsjø som grensekrysningspunkt henger sammen med det svenske Banverkets forslag til utbyggingsstrekning. NSB tar i utredningen ikke opp noen diskusjon om framføring gjennom Bohuslän.

DRIFTSOPPLEGG OG STOPPMØNSTER

I prosjektet er det lagt til grunn at InterCity- og lokaltog til Fredrikstad kjøres i 1 times grunnrute med økning til halvtimesintervaller i rushtiden. IC-togene forutsettes å stoppe i byene ved alle alternativ. Ved alt. A og B forutsettes IC-stopp opprettholdt også for Råde og Rygge inntil lokaltog eventuelt kan overta betjeningen av disse stasjonene.

Utenlandstogene (EC) forutsettes kjørt med 2 timers grunnrute. Slike tog bør ifølge utredningen ikke ha mer enn ett stopp før grensen. Utredningen tar ikke stilling til lokalisering av EC-stopp, men Halden og Nedre Glomma er de mest aktuelle alternativene.

Når det gjelder raske godstog (160 km/t) forutsettes disse å kjøre direkte til/fra utlandet. Østfoldbyene trafikkeres med langsommere godstogsett (90-120 km/t).

OPTIMALISERING - NYTTE/KOST

Bedriftsøkonomiske beregninger viser god lønnsomhet for NSB. De samfunnsøkonomiske beregningene i hovedrapporten viser et nytte/kostnadsforhold på 0,65 for alternativ A, og klart lavere for alt. B og C. NSB har gjennom optimaliseringsstudier fortsatt utredningsarbeidet for å komme fram til hvordan tiltaket kan ha størst mulig nytteeffekt. Herunder har man bl.a. vurdert effekten av relevant bruk av tunnellen Oslo-Ski for lokaltrafikk og videre trukket inn nytteeffekten for godstrafikken i sterkere grad. Man har også vurdert mulighetene for å legge deler av strekningen som enkeltspor. Dette har ført til en justert nytte/kostnadsbrøk på ca. 0,91 for alt. A. Her er forutsetningen om dobbeltspor helt fram til Halden beholdt.

De samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegningene gir imidlertid ikke et fullstendig bilde av prosjektets betydning for samfunnet fordi ikke alle konsekvenser kan tallfestes. Nyten vil således være langt høyere enn beregningene viser pga. at prosjektet knytter oss til høyhastighetsnett i Europa, det gir bedre betingelser for regional utvikling i Oslofjordområdet, betydelige sysselsettingsmessige virkninger og signaleffekt.

TILBRINGERTJENESTE

Høyhastighetsprosjektet vil berøre hele det samlede transportsystemet i fylket, herunder ikke minst kollektivtrafikken. På tross av at Østfold fylksskommune gjentatte ganger har pekt på at tilbringertjenesten må utredes som en del av høyhastighetsprosjektet er dette hittil ikke gjort. Spørsmålet har bl.a. sammenheng med valg av stoppmønster og bør utredes både på fylkesnivå og i lokale transportplaner.

ØSTRE LINJE

Høyhastighetsprosjektet vil også berøre Østre linje. Ved valg av et konsept etter alt A eller B vil Østre linje være et ledd i tilbringertjenesten til EC-trafikken. Ev. ny europarettet trasé etter alternativ C vil kunne berøre de indre delene av fylket og herunder Østre linje i mye sterkere grad. På bakgrunn av Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø bør også framtiden for Østre linje utredes.

ALTERNATIVE LØSNINGER.

NSB har beskrevet 3 hovedalternativer for avvikling av trafikken (Alt. A, B og C). Disse alternativene framstår som kombinasjonsløsninger ("konsepter") av traséer, togmateriell etc, og er altså ikke å betrakte som rene traséalternativ.

BYER OG TETTSTEDER.

Utredningen tar ikke standpunkt til løsningen for jernbaneanleggene i byene. NSB forutsetter at dette skjer på kommuneplannivå og "på byenes premisser". De ulike alternativ gir imidlertid likevel visse rammer også for byområdene.

Uansett valg av løsning vil togene måtte redusere kjørehastigheten ved passasje gjennom byområdene, dels på grunn av at det her nødvendigvis stort sett vil bli tale om krappere kurver, men også for å redusere støy og vibrasjoner. Eventuelle stasjoner i tunnel vil også gjøre det nødvendig med lavere hastighet pga. trykkbølger fra tog i høy hastighet.

HOVEDALTERNATIV A

Alternativ A forutsetter EC og IC sammen på dobbeltspor som i hovedsak følger nåværende trasé gjennom fylket. Dimensjonerende hastighet 200 km/t. Standardkravet medfører betydelige kurveutrettinger. På deler av strekningen, særlig i Nedre Glomma og byområdene, er det regnet med en lavere hastighetsstandard. Traséføring i byområdene er uavklart og forutsettes løst på hovedplan/kommunedelplannivå.

Traséføringen i alternativ A er dessuten uavklart på disse strekningene:

- Syd for Råde stasjon: Enten som nåværende spor eller syd for Augeberghølen.
- Skjeberg stasjon - Gjellestad: 3 hovedvarianter som alle innebærer en utretting av nåværende linjeføring.
- Halden - Prestebakke (Stenersrød): 2 varianter, begge hovedsaklig i tunnel, men med noe lenger dagstrekning i variant 2 (vestre).

Alternativ A forutsetter togmateriell for persontrafikk beregnet for 200 km/t topphastighet både på IC og EC.

Reisetiden Oslo-Halden er beregnet til 55 min. med IC (mot 124 min. i dag). Med EC-tog er tiden Oslo-Kornsjø beregnet til 66 min. (mot 147 min. i dag).

Anleggskostnadene for alt. A er anslått til 8,05 milliarder, herav 6,51 i Østfold.

HOVEDALTERNATIV B

Alternativ B forutsetter at EC og IC går sammen på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé med unntak av Nedre Glomma (dvs. strekningen Råde - Skjeberg) hvor EC-trafikken gis en egen trasé som i hovedsak får dimensjonerende hastighet på 200 km/t også her. Også godstrafikk til/fra utlandet forutsettes å følge denne trasé. Det er beskrevet flere underalternativer for trasévalget. IC-trafikken og godstrafikk til Østfold går på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé også i Nedre Glomma men som i dette området baseres på en hastighetsstandard på max. 160 km/t mot 200 i alt A.

Togmateriellet for IC-trafikken er i alternativ B dimensjonert for topphastighet 160 km/t, mens EC-materiellet er beregnet for 200 km/t.

Reisetiden i alt. B er beregnet til 63 min. for Oslo-Halden med IC, og 60 min. Oslo-Kornsjø med EC. Alternativet innebærer altså en innsparing av 6 min. for EC-trafikken i forhold til alt. A, mens reisetiden Oslo-Halden med IC blir 8 min. lenger, først og fremst pga. langsommere togmateriell enn i alt. A.

Anleggskostnadene i dette alternativet varierer mellom 9,68- 10,19 milliarder, herav 8,14-8,65 i Østfold, alt etter trasévalget i Nedre Glomma.

TRASÉALTERNATIVENE FOR EC-TRAFIKKEN I ALT. B (RÅDE -SKJEBERG)

B1 RÅDE-SARPSBORG LANGS RAET.

Fra Råde stasjon i tunnel under Råde kirke, i dagen forbi Missingen, i bro over Ågårdselva ved Solli, hovedsaklig i tunnel fram til E6 syd for Kalnes, videre i dagen langs E6, tildels i dyp skjæring, videre syd for Tune kirke, gjennom Valaskjoldområdet til Sarpsborg. Herfra i hovedtrekk som alt A (basert på nåværende trasé til Skjeberg stasjon.

Anleggskostnader i alt: 9,68 milliarder.

B2 VIA ROLVSØY UNDER FREDRIKSTADMARKA.

Som alternativ A til noe syd for Skinnerflo hvor EC-trafikken dreier av mot SØ inn under Høyomfjellet og hovedsaklig i tunnel under Fredrikstadmarka til Rolvsøy. Kryssing av Glomma enten i bro eller tunnel nord for Omberg. I tunnel under Borge varde, i dagen forbi Storedal, i tunnel til Hornes og videre i dagen til s.f. Skjeberg stasjon.

Anleggskostnader i alt med bro over Glomma: 10,19 milliarder, med tunnel under Glomma: 9,91 milliarder.

B3.1 VIA FREDRIKSTAD TIL HUNN - STOREDAL - SKJEBERG

Som alt. A. til Gluppehavna (N.V. for Fredrikstad sentrum) hvor traséen dreier øst og i tunnel til ny Fredrikstad stasjon i fjell. Herfra videre i tunnel under Glomma og fram i dagen igjen nord for Hunn. Videre som alt. B2 til s.f. Skjeberg stasjon.

Anleggskostnader i alt: 9,71 milliarder.

B3.2 VIA FREDRIKSTAD TIL ROLVSØY - STOREDAL - SKJEBERG

Som alt. B3.1 til ny Fredrikstad stasjon i fjell som imidlertid vil ligge grunnere enn i alt. 3.1. Videre i tunnel under Kjæråsen og herifra i dagen nær nåværende trasé til Evje/Hauge hvor traséen dreier østover og krysser Glomma i bro og videre i tunnel under Borge varde. Herfra som B2 til s.f. Skjeberg stasjon.

Anleggskostnader i alt: 9,85 milliarder.

HOVEDALTERNATIV C

Utredningen har også tatt med et alternativ C som er betegnet "sammenlikningsalternativ" basert på en egen trasé for EC-trafikken uavhengig av eksisterende baner med en dimensjonerende hastighet på 300-350 km/t. Kravet til kurvatur gjør det umulig å føre en slik bane via alle Østfoldbyene. Det er antydnet flere mulige trasékorridorer for en slik EC-linje. IC-trafikken forutsettes også i alt. C å gå på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé.

Alt. C vil være betydelig mer kostbart i anlegg enn de andre alternativene og ansees av NSB ikke som aktuelt før et godt stykke inn i neste århundre.

KONSEKVENSER

GENERELT

NSB har latt utarbeide konsekvensutredning for hovedprosjektet Oslo-Kornsjo i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det pekes bl.a. på at et høystandard høyhastighetstog vil kunne resultere i en overføring av transportarbeid fra veg- og flytrafikk til bane. Dette vil føre til reduserte utslipp til luft av NOx og CO2. For CO2 dreier det seg om en reduksjon på 0,1% av Norges samlede utslipp.

I konsekvensutredningen er konsekvenser av ulike traséer kartlagt. Utredningen legger hovedvekten på miljø og naturressurser utenfor byene. I sin uttalelse har fylkeskonservatoren gitt en vurdering av konsekvensene for landskap og kulturmiljø.

Konsekvensutredningen inneholder få vurderinger når det gjelder byer og tettsteder. Dette vil bli fokusert sterkere i neste fase (fase II/hovedplannivå). Spesielt for Nedre Glomma som i stor grad består av byer og tettbygde områder innebærer dette usikkerheter som gjør valg mellom de skisserte alternativ vanskelig.

Dette utgangspunktet medfører blant annet at en viktig faktor som støy bare i liten grad er utredet i denne fasen. Det heter i hovedrapporten at man i forbindelse med bygging av ny jernbanetrasé vil forsøke å skjerme boliger som utsettes for støy over 60 dBA. Forenklete beregninger tyder i følge NSB på at antall personer som utsettes for støy fra jernbanen over 60 dBA vil bli færre enn i dag hvis skjermingstiltak iverksettes. Dette er basert på dagføringer gjennom byene. Støyproblemene forutsettes nærmere utredet på hovedplannivå/fase II.

Alle konseptene, A, B og C, forutsetter opprusting for IC-trafikken med utgangspunkt i nåværende trasé gjennom byene fram til Halden. Dette innebærer i hovedtrekk dobbeltspor med kurveutrettinger etc. på hele denne strekningen. Egne traséer for EC-trafikken i B og C-alternativene vil komme som tillegg til dette.

ALT. A. / INTERCITYTRASÉEN

På strekningen fram til Halden har traséen lange dagstrekninger. Selv om nåværende korridor følges vil inngrepene på grunn av utvidelse og kurveutretting være dominerende og i stor grad påvirke omgivelsene. Flere regionalt verdifulle landskapsområder berøres.

Av naturvernområder av nasjonal betydning som berøres er våtmarksområdene Augeberghølen, Skinnerflo og Skårakilen. Også mange vilttrekk krysses. Ved utforming av avbøtende tiltak antar imidlertid NSB at denne konflikten med viltet ikke forsterkes vesentlig i forhold til nåværende bane.

Traséen går for en stor del gjennom høyproduktive landbruksområder. Ulemper ved redusert tilgjengelighet for landbruket kan avdempes ved etablering av planfrie kryssingspunkt. Arealtapet på hele strekningen (Oslo-Kornsjo) er ca. 800-1100 mål dyrket mark og 500-600 mål skog.

Der traséen følger raet er funnpotensialet når det gjelder fornminner trolig stort. Der eventuell traséføring etter alt. A er uavklart peker fylkeskonservatoren på at dette er områder hvor kulturminneinteressene tildels er store. På strekningen Skjeberg stasjon - Gjellestad signaliseres det at de to sydvestlige alternativene (1 og 2) medfører uakseptable inngrep i fornminner og kulturmiljøer. For parsellen Halden-Kornsjo frarår fylkeskonservatoren sterkt variant 2 som her en lengre dagstrekning nær Iddeletta hvor det er store kulturminneverdier.

ALT B - TRASÉENE I FOR EC-TRAFIKKEN I NEDRE GLOMMA.

B1

Traséen følger Østfoldraet og vil medføre store negative konsekvenser for landskapet i sårbare og verdifulle områder, bl.a i Råde, Solli, og området ved Tune kirke. Traséen vil gå gjennom områder med stor tetthet av kulturminner og kan etter fylkeskonservatorens uttalelse ikke aksepteres. Også sett fra landbruks- og friluftshensyn er denne traséen uheldig.

B2

Traséen forutsetter en kryssing av intercitysporet mellom Fredrikstad og Sarpsborg i Rolvsøy-området. Dette gir grunnlag for en IC-stopp og ev. en EC-stopp og derved en betydelig styrking av senterdannelsen i området. Dette vil være i direkte strid med vedtatte målsettinger om å

styrke eksisterende bysentra og kan også bidra til en svekking av det lokale kolektivnettet gjennom spredning av ressursene.

Traséen går i stor grad i tunnel, noe som blant annet innebærer at Fredrikstadmarka i liten grad blir berørt. Eventuell kryssing av Glomma i bro vil kunne bli dominerende. Dagtraséen forbi Storedal, Solberg og Hornes vil være landskapsmessig uheldig. Det er noe uklart i hvilken grad disse inngrepene kan avbøtes ved skjerming etc. På deler av strekningen er også funnpotensialet for fornminner stort.

Viktige turområder i Borge berøres.

B3.1

Traséen vil gå i dagen gjennom Hunn-området med uheldige konsekvenser både for landskapet og et kulturmiljø med fornminner av nasjonal betydning. Fra Storedal og videre forbi Solberg og Hornes er traséen identisk med alternativ B2. Alternativet kan ifølge fylkeskonservatorens uttalelse ikke aksepteres av kulturminnevernet.

Konsekvensene for friluftslivet ansees som moderate.

B3.2

Alternativet innebærer en skråstilt bru over Glomma i Rolvsøy-området, noe som landskapsmessig vil være svært uheldig. Forøvrig samme konsekvenser for Storedal-Solberg-Hornes som i alt B2 og B3.1.

2 KONSEKVENsutREDNING FASE II ("FINMASKET") FOR DELSTREKNINGENE RÅDE-SKJEBERG OG HALDEN-KORNSJØ

Forslag til program for konsekvensutredning fase II (kommunedelplan-nivå) for nevnte delstrekninger er lagt ut til høring med frist for uttalelse 1. februar 1992. Forslaget samsvarer med tilsvarende program for de øvrige delstrekninger hvor slik "finmasket" konsekvensutredning nå er i gang.

Delstrekningene Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø er svært ulike i karakter. Det foreslås likevel samme utredningsprogram.

Det heter i forslaget at det i utgangspunktet legges opp til egne analyser av byene men at omfanget av disse analysene må sees i sammenheng med i hvilken grad en framtidig jernbane og stasjon vil påvirke omgivelsene.

Det forutsettes beregninger av støy med nærmere angivelser av berørte og tiltak, med spesiell vekt på støyforholdene i byer og tettsteder.

Konsekvensene for landskap, kulturmiljø, naturvernområder, friluftsliv og landbruk/skogbruk forutsettes kartlagt, tildels i samarbeid med berørte etater og organisasjoner. Likeledes vil konsekvenser i anleggsperioden med eventuelle krav til utbygger bli klarlagt.

NSB forutsetter imidlertid ikke ytterligere kartlegging i fase II av konsekvenser for trafikkulykker, næringsliv, utbyggingsmønster/boligbygging eller sosiale og velferdsmessige forhold.

3 VURDERING

GENERELT

Høyhastighetsprosjektet vil være det største samlede tiltaket på kommunikasjonssektoren i Østfold i overskuelig framtid. Prosjektet representerer en ny giv for fylket, og fordelene vil etter vår vurdering totalt sett være betydelige. Gjennomføringen av prosjektet avhenger bl.a av hvordan planene behandles lokalt. En viktig målsetting vil være å gi de rette signaler til sentrale besluttede organer.

Det er av flere grunner viktig å få realisert en fornyelse av jernbanen i Østfold. Tilknytningen til Europa er et viktig element. Samtidig er fylkets egne behov betydelige. Det har vært liten utvikling i jernbanetilbudet de siste 40 år sammenlignet med bl.a. biltrafikken, hvor f.eks. reisetiden Halden-Oslo er redusert til en brøkdel i løpet av samme tidsrom.

Østfold er også et betydelig pendlerfylke. En stor del av pendlingen går til Oslo fra områder som sokner til et framtidig opprustet IC-nett. Høyhastighetsprosjektet vil innebære en betydelig bedring for denne trafikantgruppen, og samtidig gi muligheter for vekst i fylket gjennom bedre forbindelser med Oslo og resten av Oslofjord-området.

Det vil i framtiden bli stilt strengere miljøkrav til samferdselssektoren. Det er blant annet på denne bakgrunn at det i store deler av Europa satses på en effektiv og tidsmessig jernbanen. Dette vil være en viktig miljøatsatsing også hos oss.

Østfold er i dag rammet av høy arbeidsledighet. Utbygging av jernbanen vil gi en verdifull sysselsettingseffekt. En rask realisering i samsvar med den prioritert prosjektet Oslo-Kornsjo i utgangspunktet har må derfor være et primært mål.

Framføring av høyhastighetstog i Østfold er et omfattende tiltak som selvsagt vil medføre konsekvenser som vil være uheldige for miljøet lokalt i en del områder, uansett valg av løsning. Når hovedløsningen er valgt bør negative effekter søkes unngått/ redusert gjennom detaljplanleggingen og ved avbøtende tiltak. Fase II i konsekvensuttreningen vil være et viktig redskap i dette arbeidet.

VALG AV LØSNING

Når det gjelder valg av løsning har vi forståelse for NSBs prioritering av alternativ A. Dette konseptet er fordelaktig såvel når det gjelder anleggsutgiftene, kost/nytte-faktoren og hensynet til naturmiljø, landskap og landbruksforhold. Det vil imidlertid være behov for å avklare enkelte forhold noe nærmere. Spesielt viktig er det å se tiltaket i sammenheng med byutviklingen.

Fylkeskonservatoren går etter en samlet vurdering inn for at hovedalternativ A velges. Han tar imidlertid forbehold når det gjelder de uavklarte traséene gjennom byene som ikke er avklart.

IC-TRAFIKKEN

IC-trafikken må gå om alle byene og må i hovedsak følge nåværende jernbanekorridor. Den endelige lokalisering traséen må avklares gjennom

detaljplanleggingen. Det er spesielt viktig at framføringen gjennom byene skjer på disse premisser og at det her blir tatt tilstrekkelig hensyn til miljøfaktorene.

EC-TRAFIKKEN

Når det gjelder den europarettede trafikken bør det legges opp til en strategi som både er tilstrekkelig framtidsrettet og realistisk. Plan-dokumentene viser at alternativ A i rimelig grad tilfredsstillende disse kravene for mesteparten av fylket. For Nedre Glomma mener vi at det vil være riktig å vurdere løsningen for EC-trafikken noe nærmere før det tas endelig standpunkt.

For den resterende delen av fylket anser vi alternativ A som tilstrekkelig avklart på nåværende stadium. Dette bør ikke være til hinder for at mulig lokalisering av en langsiktig C-løsning gjennom fylket blir utredet.

Transportplanarbeidet i Nedre Glomma vil bli viderført i 1993, bl.a. med støtte fra Miljøverne departementet. En endelig avklaring av løsning for EC-trafikken i dette området bør inngå i dette arbeidet og søkes gjennomført i løpet av første halvår. Dette vil ikke innebære noen reell forsinkelse, men snarere en nødvendig forberedelse for det etterfølgende kommunale plannivået.

KONSEKVENsutredning FASE II

For strekningen Halden-Kornsjø må forslaget antas å være tilfredsstillende. For strekningen Råde-Skjeberg (Nedre Glomma) må hovedpoenget være å sikre at konsekvensene knyttet til byer og tettsteder på strekningen blir ivaretatt i tilstrekkelig grad.

Fylkeskonservatoren peker på at det i fase II må foretas feltregistreringer både når det gjelder fornminner og kulturminner fra nyere tid. Han peker videre på at det må legges til rette for en sammenstilling av registreringsmaterialet og at dette bør framgå av programmet. Fylkeskonservatoren uttaler også at under denne fasen bør stedsanalyser og mulige konsekvenser for arealbruk ved endring av tilgjengelighet og trafikkmønstre trekkes inn i vurderingen. Fylkeskonservatoren peker også på at hele banestrekningen, og herunder byområdene, bør få en lik behandling i fase II.

Ut over det som er foreslått i NSBs forslag til program mener vi at konsekvensutredningens fase II må belyse virkningene for:

- tilbringertjeneste og kollektivtrafikksystem
- lokalt næringsliv (med eventuell sportilknytning)
- lokalt utbyggingsmønster
- byform og estetiske verdier i byene
- barrierevirkninger

BEHANDLING I FYLKESKOMMUNALE HOVEDUTVALG

Saken blir lagt fram for fylkeskommunens Hovedutvalg for samferdsel og næring og Hovedutvalg for Miljø- og friluftssaker som begge har møte den 14. januar 1993. I likelydende innstilling til hovedutvalgene foreslås det at fylkeskommunen slutter seg til "fellesuttalelsen" for Østfold med et tillegg hvor visse sentrale punkter blir presisert.

Hovedutvalgenes vedtak vil bli lagt fram på Fylkesutvalgets møte.

Fylkesrådmannen har ingen ytterligere merknader, og legger saken fram for fylkesutvalget med følgende

FORSLAG TIL VEDTAK:

"Østfold fylkeskommune slutter seg til vedlagte "fellesuttalelse" for Østfold,

I tillegg til fellesuttalelsen vil Østfold fylkeskommune understreke at:

- Det bør satses på en rask realisering av prosjektet. Dette vil være viktig både med tanke på kunne gjøre bruk av sysselsetningsmidler og en bedring av fylkets rammebetingelser i en stadig sterkere næringskonkurranse.*
- Høyhastighetsprosjektet må inngå som et viktig ledd i gode helhetsløsninger for kollektivtrafikken. Det er viktig at også tilbringersystemet utredes i den videre planleggingen.*
- De foreliggende utredningene viser at med det tidsperspektiv som ligger til grunn for høyhastighetsprosjektet vil det være riktig å også la EC-trafikken i hovedsak følge nåværende korridor gjennom størsteparten av fylket. For Nedre Glomma er det imidlertid behov for nærmere avklaring før det kan tas endelig stilling til valg av løsning. I en slik avklaring må det ved siden av verneinteressene og økonomiske forhold også legges vesentlig vekt på byutviklingen i området.*
- Ved valg av løsninger bør de største investeringene settes inn der nytten er størst. Dette innebærer i prinsippet at kostbare løsninger i form av tunneler utenfor tettbygde strøk bør nedprioriteres til fordel for miljøtiltak i byområdene.*
- For konsekvensutredningens fase II må programmet tilpasses behovet på de aktuelle parsellene. For strekningen Råde- Skjeberg må det i sterkere grad fokuseres på konsekvensene for byer og tettsteder.
Ut over det som er foreslått av NSB må programmet på denne strekningen i nødvendig grad belyse virkningene for tilgjengelighet, tilbringertjeneste og kollektivtrafikksystem, lokalt næringsliv, utbyggingsmønster, barierevirkninger samt byform og estetiske verdier i byene.*

Programmet må også klarlegge hvordan registreringsmaterialet skal sammenstilles.

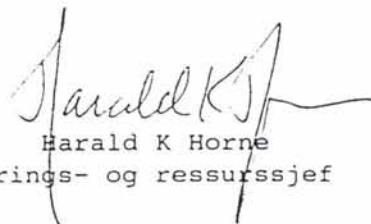
Det forutsettes at byområdene så langt det er mulig gis samme behandling i fase II.

- Som en oppfølging av høyhastighetsprosjektet bør også framtiden for Østre linje utredes."

Fylkesrådmannen i Østfold, Sarpsborg 7. januar 1993



Kurt Møsbakk
fylkesrådmann



Harald K Horne
Nærings- og ressursjef



ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
FYLKESKULTURSJEFEN

B11

Likelydende til:
Nærings- og ressursavdelingen, her
Riksantikvaren

Postadresse: Postboks 220
1701 Sarpsborg
Kontor: Oscar Pedersens vei 39
Telefon: 09 11 70 00
Bankgiro: DnB, Sarpsborg
5124. 05. 00020
Postgiro: 0802 5365853
Telefax: 09 11 71 18

DERES REF.

VÅR REF. RES OPPGITT VED SVAR
ash 92/01553 840.6
(kultur-tekst-n15)asB15532-840-6-5

SARPSBORG
28. desember 1992

kopi: Oldsaksamlingen

**KONSEKVENsutREDNING FASE I: HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ;
ØSTFOLD.**

./.. Vedlagt følger fylkeskonservatorens uttalelse til konsekvensutredning fase I for ovennevnte prosjekt.

Kulturminnevernet i Østfold ber med dette henholdsvis Østfold fylkeskommunes nærings- og ressursavdeling og Riksantikvaren ta hensyn til de synspunkter som kommer frem i vår vurdering i sine respektive uttalelser til konsekvensutredningen.

Med vennlig hilsen
FYLKESKONSERVATOREN I ØSTFOLD

Stein Schjelle
Stein Schjelle
fylkeskonservator

Rolv Atle Bråten /s/
antikvar

Anne-Sophie Hygen
Anne-Sophie Hygen
konservator/arkeolog

ash-n-hhast

HØRINGSUTTALELSE FRA FYLKESKONSERVATOREN I ØSTFOLD:
KONSEKVENsutREDNING FASE I.
NSB HØYHASTIGHETSBA NE GJENNOM ØSTFOLD.
Delkommentarer vedr. landskap og kulturmiljø.

GENERELT.

De ulike banestrekningene gjennom Østfold har ulike planstatus, idet KU og planarbeid løper delvis parallelt. Fra kulturminnevernet i Østfold og Riksantikvaren har behovet for en samlet registrering av både fornminner og nyere tids kulturminner vært understreket gjennom hele planlegningsprosessen, og dette er nå anerkjent av NSB som tiltakshaver. Status for fornminneregistreringen er at registreringer for reguleringsplan Sandbukta-Dilling og kommunedelplan for Halden omfattende traseen ved Berg allerede er gjennomført, og rapport og uttalelse er levert. Behovet for arkeologiske utgravninger er her formulert. For de øvrige traseene gjenstår både registrerings- og utgravningsarbeid, med oppstart våren 1993. Vi understreker at det må settes av nødvendig tid til dette arbeidet.

HOVEDALTERNATIVENE A OG B.

Alle B-alternativene innebærer betydelige og nye inngrep i kulturlandskap som inneholder store kulturminneverdier. For de interesser som kulturminnevernet forvalter, er disse å betrakte som dels uakseptable, dels lite gunstige, og dette begrunnes kort nedenfor. Vi anbefaler, ut fra det materialet som fremlegges i fase I av konsekvensutredningen, alternativ A, og vil etter gjennomgangen av B-alternativene peke på hvilke konsekvenser A-alternativet og variantene av dette gjennom Skjeberg kan få for kulturminner.

Planene for traséføring gjennom Fredrikstad og Sarpsborg er ikke innbefattet i foreliggende plan. Dette er selvsagt problematisk, for i alternativ A ligger implisitt traséføring gjennom byene uten at vi idag kjenner konsekvensene for kulturminner og bygningsmiljø her. Vi vil særlig nevne trehusbebyggelsen i Fredrikstad og miljøet rundt Hafslund hovedgård. Selv om vi i denne planrunden går inn for alternativ A, må vi derfor likevel ta forbehold om at bytraseene kan vise seg å bli i den grad uakseptable at det fra vår side kan få konsekvenser for de prioriterte valg av traséføring.

Bylinjen gjennom Halden er ikke tilsvarende berørt av traséføringen på hver side av byen, slik at dette problemet ikke vil oppstå her. Når det gjelder Moss er kulturminnevernet allerede involvert i arbeidet med traséføringen gjennom byen og alternativene mot Dilling stasjon sett under ett.

ALTERNATIV B1.

Traseen følger Østfoldraet og vil medføre ubotelige inngrep i landskapet, hvilket også er påpekt i KU. Fra den begynnende faste bosetningen i Østfold har folk i stor grad valgt bosted på og på sørhellingen av raet, slik at det her finnes tett med kulturminner fra alle perioder. Inngrepet blir så betydelig at det ikke kan aksepteres.

ALTERNATIV B2.

Alternativet går i stor grad i tunnell, men der traseen kommer frem i dagen i Skjeberg, vil den berøre landskap med betydelige kultur- og fornminneinteresser. Storedal er et av de tunge områdene for jernalders gårdsbebyggelse langs Lilleraet gjennom Borge og Skjeberg, med

et stort potensiale for fornminner under flat mark, både fra jernalder og, erfaringsmessig, også fra eldre perioder. Også dagtraseen fra Solberg og forbi Hornes berører områder med høy verdi som gammelt jordbrukslandskap. Selv om traseen er lagt slik at den såvidt går klar av kjente felt med helleristninger, vil inngrepet i landskapet likevel bli dominerende. Traseens nærhet til Storedalsanlegget vil lydmessig virke svært forstyrrende, dette desto mer fordi anlegget fortrinnsvis er beregnet for blinde og svaksynte som skal oppleve landskapet med bl.a. hørselssansen.

I KU's sammenstilling av konsekvenser for landskap og kulturmiljø er dette alternativet gitt verdien "mindre negative virkninger", mens vi mener virkningene her bare delvis kan avbøtes og dermed er "større".

Det at det etableres en ny infrastruktur mellom de etablerte bystrukturene Fredrikstad og Sarpsborg vil kunne få store konsekvenser for byene og deres tradisjoner, hvilket også kan ha negativ betydning for kulturmiljøet i disse byene. Sett under ett er dette alternativet problematisk for kulturminnevernet.

ALTERNATIV B3.1.

Traseen kommer frem i dagen mellom Hunnfeltet og Ravneberget, og skjærer gjennom et kulturmiljø med fornminner av nasjonal betydning. Traseen kommer igjen frem i dagen ved Storedal og Hornes, se kommentar under B2. Dette er et alternativ som ikke kan aksepteres av kulturminnevernet.

ALTERNATIV B3.2.

Samme konsekvenser ved Storedal og Hornes som under B2 og B3.1. En skråstilt bru midtveis mellom Fredrikstad og Sarpsborg vil dominere elvelandskapet som gradvis er i ferd med å bli gjenvunnet gjennom "aksjon vannmiljø" og kulturmiljøtiltak langs Glomma ("Glommastien"). Vi finner dette å være et lite gunstig alternativ.

A-ALTERNATIVENE.

TRASÉ RÅDE-FREDRIKSTAD.

Traséføringen ved Råde stasjon sør for Halmstad er foreløpig uavklart. Det dreier seg om et område med flere ulike kulturminneverdier. For det første er det bebyggelsen og miljøet rundt Råde stasjon og meieriet som må vurderes dersom stasjonen flyttes. Videre har vi den gamle skipsleia mellom Krokstadfjorden og Skinnerflo som er av betydelig kulturhistorisk interesse. Vi kjenner også til steinalderboplasser i nordkantene av Strømnesfjellet, og man skal være oppmerksom på registrerte fornminner både øst og vest for Strømnesfjellet som representerer jernalders bosetningsmiljø. I disse områdene kan det med stor sannsynlighet finnes fornminner også under bakkenivå.

Vi vil dessuten understreke det som også KU nevner som et problem, nemlig at Onsøy stasjon og miljøet rundt stasjonen blir liggende uten tilknytning til banen. Tiltak i denne forbindelse må finnes i den videre planleggingsprosessen.

TRASÉALTERNATIVER GJENNOM SKJEBERG.

Planstatus er for denne delen at hovedplan er under utredning parallelt med KU. Vi vil her gjøre oppmerksom på at to av traseene, variant 1 og 2, medfører uakseptable inngrep i fornminner og kulturmiljøer. Som eksempel kan nevnes at begge disse ligger svært nær opp til Ingedal kirke-Bakke-området, et kulturmiljø av stor og nasjonal betydning, inneholdende betydelige kulturminner fra bronsealder, jernalder og middelalder. Variant 1 skjærer tvers gjennom et større gravfelt på

Gjellestad.

Foreløpig, forut for registreringen, vil vi signalisere at variant 3 lendst i nordøst virker å være den som medfører minst skadelige inngrep, selv om også denne skjærer igjennom et område med store fornminneinteresser i området Gjellestad-Nordby-Huseby. Her må man forvente fornminner også under flat mark, muligens av større omfang.

HALDEN-KORNSJØ.

VARIANT 1 OG 2.

Ut av Halden mot Kornsjø foreligger det to alternativer. Variant 2 har en lengre dagstrekning parallelt med og øst for Iddesletta med store kulturminneverdier. Et nordlig parti med fornminner strekker seg mellom Ås, Gimmen, Solli og Solberg, og et sørlig mellom Hov, Idd kirke, Nordby, Bø og Solstad. Middelalderkirken Idd kirke ligger i vestdelen av dette området. De gamle steds- og gårdsnavnene understreker et bosetningsmønster med dype tradisjoner, og middelalderkirken har en karakteristisk beliggenhet sentralt i den gamle bygda. Jernbanelinjen vil virke som en svært uheldig barriere mot øst i dette åpne landskapet, og vi vil derfor sterkt fraråde denne varianten og anbefale den lange tunnelloøsningen variant 1, hvilket også er foretrukket i KU med hensyn både til landskap og kulturmiljø.

STENERSRØD-KORNSJØ.

Registreringen som fant sted i 1990 for den påtenkte gasstraseen til Sverige dekker i stor grad den planlagte jernbanetraseen. Det er registrert 6 lokaliteter med fornminner som kan berøres, men dette er vanskelig å si eksakt fordi kartgrunnlaget er så grovt. Vi tror ikke at vesentlige kulturminneverdier her står i fare, og regner med at løsninger kan finnes i den videre planlegningen.

PROGRAM FOR KU FASE II, FINMASKET.

GJELDER: DELSTREKNINGENE RÅDE-SKJEBERG OG HALDEN KORNSJØ.

Registrering:

KU fase I bygger på eksisterende registreringer og kunnskap om kulturminner i området, og trekker opp en del overordnede problemstillinger som gjelder landskap og kulturmiljø. Det er forutsatt at fase II skal ha en mer finmasket karakter. Det betinger at det i denne fasen må foretas feltregistreringer både når det gjelder legalfredete kulturminner (fornminner) og kulturminner fra nyere tid. Dette må komme klarere frem i programmet, og det må forutsettes at det avsettes tilstrekkelig tid til gjennomføringen.

Sammenstilling og evaluering:

For å fremskaffe et bilde av de virkninger tiltaket kan få for landskap og kulturmiljø, må det legges til rette for en sammenstilling av registreringsmaterialet, som omfatter både de legalfredete kulturminnene og kulturminner fra nyere tid. Ved evaluering, som grunnlag for tilrådsningen av trasévalg og avbøtende tiltak, må det tas utgangspunkt i de arbeider som foreligger vedrørende verdikriterier for kulturminner. Videre må dette materialet under evalueringsfasen sammenholdes med landskapsverdier utfra kriterier avgitt i Nordisk Ministerråds arbeid, slik dette er angitt i forslaget til program.

Under denne fasen bør også stedsanalyser og mulige konsekvenser for arealbruk ved endring av tilgjengelighet og trafikkmønstre trekkes inn i vurderingen. Svekkelse av tilgjengelighet, f.eks. i by- og tettstedsområder, kan få like store konsekvenser for kulturmiljø som økt tilgjengelighet og dermed økt utnyttelsespress kan få for

kulturlandskap av rural karakter.

Programmet bør omarbeides slik at ovennevnte forhold blir ivaretatt.

Det foreliggende forslag til program gjelder for delstrekninger av traseen. Selv om det foreligger godkjent program for andre delstrekninger, bør det forutsettes at hele banestrekningen får en lik behandling i KU-sammenheng. Det ligger også store fordeler i at en slik behandling kan skje under ett,- også når det gjelder byområdene. En må kunne anta at dette vil lette det videre planarbeidet.

KONKLUSJON.

Etter en samlet vurdering vil fylkeskonservatoren gå inn for at hovedalternativ A velges. Nærmere avklaring av traseføring etter dette alternativ må skje etter forutgående kulturhistoriske registreringer. Denne vurderingen må ses i sammenheng med hva som ovenfor er sagt om forholdet mellom hovedalternativene og gjennomføringen gjennom Fredrikstad og Sarpsborg.

Sarpsborg 28.desember 1992.
Fylkeskonservatoren i Østfold.

NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 8 FEB. 1993	
Sak/Doknr.	179
Arkivbet.	



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE¹
Haugesgate 89, 3020 Drammen
Telefon (03) 80 85 00

PLAN- OG NÆRINGSKONTORET
Telefon (03) 80 87 00
Telefax (03) 80 86 76

B12

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

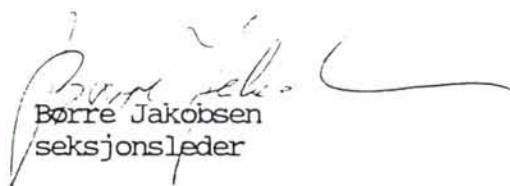
Vår dato: Vår ref.:
05.02.93 2797/92 MI/-
Deres dato: Deres ref.:
22.10.92 90/2377 512

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ (GØTEBORG)

Buskerud Fylkeskommunes hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljø saker og for samferdsel har behandlet "Jernbaneutredning og konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven for høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø" i møter 26.01. og 27.01. 1993, og fattet likelydende vedtak, som følger:

- "
- 1 Hovedutvalget for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål /samferdsel har ingen kommentarer vedrørende utredningene i forbindelse med utbygging av høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø.
 - 2 Hovedutvalget understreker likevel viktigheten av at jernbanens hovedforbindelse mot resten av Europa får høyeste prioritet i satsingen på høyhastighetstog.
 - 3 Buskerud fylkeskommune ber om å bli holdt orientert om framdriften i prosjektet.
- "

Med hilsen


Børre Jakobsen
seksjonsleder


Margrethe Tviberg
avdelingsingeniør

Saksbehandler: Margrethe Tviberg. Direkte innvalgsnr.: (03) 808718

Vedlegg: Utskrift av protokoll fra møte i hovedutvalg for nærings-ressurs- og miljøspørsmål 26.01.93, sak 002/93

Kopi til: Fylkesrådmannen, her
Samferdselssjefen, her

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum

NORGES STATSBANER	Kass.kode
10 MARS 1993	
Sak/Doknr.	SF
Arkivbet.	

0107 OSLO 1

Saksbeh.: Bernt Iversen

Dato: 9 MARS 1993

Deres ref.	Vår ref.	Reg.nr.	J.Nr.	Arkivnr.
90/2377 512	BOI/	93/008736	91/08516	651.2

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ. KONSEKVENsutredning.

Jeg viser til Deres brev av 22.10.92 samt til mitt foreløpige svar av 16.11.92.

Vedlagt følger Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredningen. Som det fremgår, har byrådet innkalt saken for at uttalelse på vegne av kommunen skal gis av byrådet og ikke plan- og bygnings-etaten som tidligere meddelt. Det vises her til telefonsamtale mellom overingeniør Per Pedersen og rådgiver Bernt Iversen 04.02.92. På grunn av saksbehandlingen internt i kommunen har det dessverre ikke vært mulig for Oslo kommune å avgi uttalelse tidligere.

Seksjon for plan og utbygging


K.O. Sollie Johansen


Bernt Iversen

VEDLEGG

OSLO KOMMUNE
BYRÅDET

BYRÅDSAK 1060/93

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ. OSLO KOMMUNES
UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING.**

Saksfremstilling:

NSB la 01.10.92 melding vedrørende ovennevnte prosjekt ut til offentlig ettersyn. Uttalelse på vegne av Oslo kommune ble gitt av formannskapet 18.12.91, sak 344/91.

Meldingen omfattet også et program for den påfølgende jernbaneutredningen med angivelse av innholdet i en grov-masket konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens kapitel VII-a. Dette programmet for fase I i konsekvensutredningen ble i revidert form godkjent av Plankontoret NSB Bane, Divisjonsstaben, i samråd med miljøverndepartementet i juni 1992.

I løpet av selve planperioden for fase 1 har NSB igangsatt planlegging på kommunedelplannivå/reguleringsplannivå for en rekke delprosjekter langs Østfoldbanen. For disse delstrekningene ble det utarbeidet et eget program for en finmasket konsekvensutredning, fase II, som ble sendt på offentlig høring våren 1992 og i revidert form endelig godkjent i september 1992.

Foreliggende konsekvensutredning omfatter resultatene av konsekvensutredningsfase I. Den inneholder også en beskrivelse av traséalternativene og av tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. NSB har samtidig fremlagt jernbaneutredning hovedrapport for prosjektet.

I vedleggs form omfatter konsekvensutredningen også et konsentrat av uttalelser til meldingen med NSBs kommentarer, det endelige program for konsekvensutredningsfase I og et forslag til program for fase II for de strekningene hvor mer detaljert planlegging ikke er startet opp. Dette omfatter strekningene Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø. NSB har sendt konsekvensutredningen på høring med frist 01.02.93. NSB er underrettet om at Oslo kommunes uttalelse vil bli noe forsinket.

Ved bystyrets vedtak av 18.12.91, sak 633/91, ble myndighet til å avgi uttalelse på vegne av kommunen i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-a delegert til direktøren for plan- og bygningsetaten. På denne bakgrunn har plan- og bygningsetaten utarbeidet uttalelse fra Oslo kommune etter at aktuelle kommunale høringsinstanser er konsultert. Byrådet har imidlertid innkalt saken for at uttalelse på vegne av kommunen skal gis av byrådet. Plan- og bygningsetatens uttalelse følger som trykt vedlegg 1.

Kommentarer fra etatene:

Veivesenet mener at det av hensyn til samferdselsplanlegging i Oslo (Mosseveien, bruk av trasé for Østfoldbanen etc.) ville være en fordel om parsellen Oslo S - Rosenholm var avklaret og bygget tidligere enn antydnet. I NSBs rapport er også omtalt spørsmålet om optimalisering av utbyggingsrekkefølgen, og veivesenet regner med at dette vurderes nærmere før utbyggingsrekkefølgen fastlegges.

Park- og idrettsvesenet påpeker at traséen gjennom Oslo i stor grad vil gå i tunnel. I denne forbindelse må det tas ut svært store steinmasser. Park- og idrettsvesenet mener konsekventutredningen bør belyse forholdet omkring hvordan massene skal tas ut, og hvordan de skal/kan nyttiggjøres på en tilfredsstillende måte.

Byantikvaren fremholder at hans kommentarer blir å oppfatte som en tilbakemelding på del IV, konsekvenser for miljø og naturressurser, herunder 4.1, landskap og kulturmiljø. Byantikvaren peker på at det i tillegg til trasé for høyhastighetsprosjektet arbeides med 2 aktuelle områder for fremtidig dobbeltspor for lokaltrafikk på strekningen Oslo S - Loenga. Disse alternativene er ikke omtalt i fase I.

I byantikvarens uttalelse til meldingen ble det pekt på forhold som ønskes belyst, bl.a. et eget punkt for konsekvenser i forhold til bygningsmiljøer. Visuelle konsekvenser, støy og eventuell nødvendighet av riving er ikke beskrevet i fase I. Videre ble 3 hovedområder som det knytter seg til dels store bevaringsinteresser til omtalt, henholdsvis Gamlebyen/Loenga, Kongshavn og Bekkelaget til Ljan. Byantikvaren mener ingen av disse områdene blir tilfredsstillende beskrevet i utredningen. Gamlebyen burde vært omtalt som et konfliktområde. Middelalderbyens internasjonale, nasjonale og regionale verneverdi er fra før tilstrekkelig avklart på grunn av de fredete objekter alene.

Byantikvaren mener at følgende hensyn bør legges til grunn for den videre planlegging:

1. Konsekvenser for bylandskapet og byens historiske topografi
2. Konsekvenser for områdets forhistoriske kulturminner
3. Konsekvenser for middelalderminner
 - a. Ruinområder
 - b. Ikke utgravd bygrunn
4. Konsekvenser for stående bygninger og anlegg
 - a. Bygninger og anlegg fredet etter lov om kulturminner
 - b. Bygninger og anlegg vernet etter plan- og bygningsloven
 - c. Bygninger og anlegg vurdert som verneverdig

Byrådet mener:

Ifølge miljøverndepartementets veileder T-746 skal en konsekventutredning i nødvendig utstrekning belyse tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. For Oslo

kommune hadde det på denne bakgrunn vært ønskelig om det hadde vært mulig å kartlegge nærmere konsekvensene for transportutviklingen i Osloregionen. Videre hvilke konsekvenser prosjektet får for bosettingsmønsteret. Byrådet er imidlertid oppmerksom på at utredninger av denne type i en viss grad vil være av mer generell karakter som vanskelig kan kreves i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Dette er spørsmål som kommunen ønsker å samarbeide om i det videre transportplanarbeidet i Oslo-området.

For Oslo vil prosjektet medføre konsekvenser for miljø og kulturminner i Gamlebyen som har store verneverdier knyttet til seg, også verneverdier av internasjonal karakter. NSB legger opp til at dette avklares nærmere i en mer detaljert planfase. Oslo kommune forutsetter et nært samarbeid om dette og at det i forbindelse med mer detaljert planarbeid foretas ytterligere utredninger. Kommunen er kjent med at det i tillegg til høyhastighetsprosjektet arbeides med traséer for fremtidig dobbeltspor for lokaltrafikken på strekningen Oslo S - Loenga.

I tilknytning til eksisterende trasé for Østfoldbanen ligger Kongshavn som er en gammel fiskeplass med bebyggelse fra slutten av 1700-tallet frem til ca. 1850. Etter byantikvarens vurdering er bebyggelsen et mulig fredningsområde.

Det meste av traséen gjennom Oslo kommune forutsettes å gå i tunnel, og det er viktig at disponeringen av de store masseuttakene avklares på et tidlig tidspunkt.

Når det gjelder utbyggingsrekkefølgen for parseller på strekningen Oslo - Kornsjø ber Oslo kommune om at denne blir nøye vurdert m.h.t. samferdselsplanlegging i Oslos sydkorridor. Spørsmålet om optimalisering av utbyggingsrekkefølgen bør vurderes nærmere.

Byrådet vil forøvrig understreke Oslo kommunes positive syn på utbygging av en høyhastighets jernbanetrasé retning Göteborg. Prosjektet bør gi omfattende positive virkninger for den økonomiske utviklingen i hovedstadsregionen samtidig som viktige miljøgevinster kan oppnås. Byrådet vil legge vekt på Oslo kommunes rolle som samarbeidspartner ved den videre utviklingen av prosjektet.

Byrådsvedtak:

1. For Oslo kommune 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.

Byrådet, den 5. mars 1993


Rune Gerhardsen


Terje Kalheim

Trykte vedlegg:

1. Plan- og bygningsetatens uttalelse datert 01.02.93.
2. Sammendrag av NSBs konsekvensutredning datert 01.10.92 om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg)
3. Sammendrag av NSBs jernbaneutredning hovedrapport datert oktober 1992
4. Formannskapetets vedtak av 18.12.91, sak 344/91 med vedlegg.

Utrykte vedlegg:

1. NSBs konsekvensutredning datert 01.10.92 om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg)
2. NSBs jernbaneutredning hovedrapport datert oktober 1992
3. Kopi av kommentarer fra veivesenet, park- og idrettsvesenet og byantikvaren



Oslo kommune



NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

Arkivnøkkel.

Vår ref/mappenr.
3814/92

J.nr.

Deres ref.
Yngve Pedersen

Vår saksbeh.
Asbjørg Skomedal

Dato
01/02-93

Oslo kommunes vurdering av konsekvensutredningsfase I for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø

NSB har konsekvensvurdert høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø i henhold til Plan- og bygningslovens bestemmelser. Oslo kommune har hatt konsekvensutredningens fase I til uttalelse, og konkluderer med at utredningen på enkelte punkt ikke er fullt ut i samsvar med lovens bestemmelser. Det er særlig konsekvenser for transport- og arealutvikling i regionen, samt bygningsmiljø og kulturminner i Gamlebyen som burde ha vært utredet bedre. Utredning av prosjektets virkninger for bygningsmiljø og kulturminner forutsettes utført i forbindelse med den senere detaljplanlegging og prosjektering gjennom Gamlebyen.

Samfunnsmessige virkninger

Ifølge veiledningsmaterialet for konsekvensutredninger skal opplysningene være beslutningsrelevante. De skal belyse virkningene av tiltaket i den utstrekning som er nødvendig for å ta stilling til om og eventuelt på hvilke vilkår tiltaket kan gjennomføres. Etter Oslo kommunes vurdering er utredning av konsekvenser for transport- og arealutviklingen i Osloregionen innenfor denne kategori. Det er uheldig at utredningen mangler slike overordnede analyser.

Oslo kommune er usikre på riktigheten av beskrivelsen av utflytting fra Oslo til Østfoldområdet som en konsekvens av høyhastighetsprosjektet. En klarere presisering av forutsetningene og vurdering av konsekvenser på dette grunnlaget ville ha vært på sin plass. Når det gjelder stasjonslokalisering for lokaltrafikken savner vi spesielt en vurdering av banealternativenes mulige betydning for senterstrukturen i Oslos nære pendlingsomland i syd. Utredning av kommunaløkonomiske virkninger for Oslo mangler, til tross for at konsekvensutredningen konkluderer med boligstyrt utflytting fra Oslo til Østfoldregionen. (Se vedlegg 1: "Samfunnsmessige virkninger")

Miljø og naturressurser

Generelt er det en svakhet at Gamlebyen ikke er avmerket som konfliktområde, selv om traseen for høyhastighetsbanen følger dagens spor gjennom Gamlebyen. Oslo kommune savner en beskrivelse av konsekvenser for bygningsmiljø. Videre er virkninger for områder med tildels store bevaringsinteresser ikke tilfredsstillende utredet. Vi er kjent med at det i tillegg til høyhastighetsprosjektet arbeides med traseer for fremtidig dobbeltspor for lokaltrafikken på strekningen Oslo S - Loenga. Beskrivelse av traséalternativer for dette mangler også her med tanke på konsekvenser for bygningsmiljø og kulturminner. Eventuelle virkninger av høyhastighetsbane og fremtidig spor for lokaltrafikk for bygningsmiljø og kulturminner forutsettes utredet i forbindelse med senere detaljplanlegging og prosjektering gjennom Gamlebyen. (Se vedlegg 2: " Miljø og naturressurser")

Gjennom Oslo vil traseen i stor grad gå i tunnel. Det må tas ut svært store steinmasser. Konsekvensutredningen har ikke belyst hvordan massene skal drives frem, og hvordan de skal /kan nyttiggjøres på tilfredsstillende måte.

Fremdriftsplan/utbyggingsrekkefølge

Dagens fremdriftsplan for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø går over ti år. Det legges opp til både fylkesdelplan, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Det er neppe nødvendig å legge opp til en såvidt omfattende planprosess.

Forhold som er mangelfullt utredet i konsekvensutredningens fase I kan vurderes nærmere ved utredning av transportkorridor syd på tilsvarende måte som pågående utredning i vest, og videreføres under arbeidet med kommunedelplaner eventuelt reguleringsplaner for tiltaket.

Oslo kommune regner med at NSB vurderer utbyggingsrekkefølgen for hele strekningen Oslo-Kornsjø nærmere før endelig fastleggelse av trasé foretas. Endelig utbyggingsrekkefølge bør optimaliseres i forhold til samferdselsplanlegging i Oslos sydkorridor.

Organisering av arbeidet med Oslo kommunes uttalelse

Direktøren i Plan- og bygningsetaten har ved bystyrevedtak fått delegert myndighet til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kapittel VII-A. Plan- og bygningsetaten har forvaltet dette ansvaret ved å innhente kommentarer fra andre berørte kommunale instanser og sammenfatte materialet i en samlet uttalelse fra Oslo kommune.

Med hilsen

Plan- og bygningsetaten



Sven W. Meinich
direktør



August E. Røsnes
avdelingsdirektør

Kopi: Berørte etater og byrådsavdelinger i Oslo kommune
Samferdselsdepartementet

Saksbehandler: Asbjørg Skomedal
Dato: 01/02-93

Oslo kommunes vurdering av konsekvensutredningsfase I for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø

Vedlegg 1: Samfunnsmessige virkninger

Ifølge veiledningsmaterialet for konsekvensutredninger skal opplysningene være beslutningsrelevante. De skal belyse virkningene av tiltaket i den utstrekning som er nødvendig for å ta stilling til om og eventuelt på hvilke vilkår tiltaket kan gjennomføres. Etter Oslo kommunes vurdering er utredning av konsekvenser for transport- og arealutviklingen i Osloregionen innenfor denne kategori. Det er uheldig at utredningen mangler slike overordnede analyser.

Oslo kommune er usikre på riktigheten av beskrivelsen av utflytting fra Oslo til Østfoldområdet som en konsekvens av høyhastighetsprosjektet. En klarere presisering av forutsetningene og vurdering av konsekvenser på dette grunnlaget ville ha vært på sin plass. Når det gjelder stasjonslokalisering for lokaltrafikken savner vi spesielt en vurdering av banealternativenes mulige betydning for senterstrukturen i Oslos nære pendlingsomland i syd.

Utredning av kommunaløkonomiske virkninger for Oslo mangler, til tross for at konsekvensutredningen konkluderer med boligstyrt utflytting fra Oslo til Østfoldregionen.

1.1 Transport- og arealutviklingsstrategi for Osloregionen

NSB har uttrykt skepsis til daværende Oslo byplankontors uttalelse til melding om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø. Det følgende er hentet fra NSBs kommentar til uttalelsen: *"Det kan diskuteres om en del av de ønsker man fra Byplankontoret har til utredningsarbeidet vedrørende høyhastighetsforbindelsen hører hjemme i pågående utredning, eller om de ikke bør tas opp som en del av en samlet transport- og arealutviklingsstrategi for hele Osloffjordsregionen. NSB mener at slikt arbeide i såfall bør initieres fra departementshold og ikke bør være til hinder for å fortsette planleggingen med høyhastighetsprosjektet separat."*

I veiledningsmaterialet for meldinger i henhold til Plan- og bygningsloven heter det at: *"Det må understrekes at opplysningene i melding og eventuell konsekvensutredning skal være beslutningsrelevante. De skal belyse virkningene av tiltaket i den utstrekning som er nødvendig for å ta stilling til om og eventuelt på hvilke vilkår tiltaket kan gjennomføres."* (Referanse 1)

Etter Oslo kommunes vurdering er utredning av konsekvenser for transport- og arealutviklingen i Osloregionen innenfor denne kategori. Det er uheldig at våre forslag om tillegg i konsekvensutredningsprogrammet ikke ble etterfulgt, med den følge at utredningen mangler slike overordnede analyser. Det utelukker imidlertid ikke at de samme forhold kan tas opp som en eventuell del av andre utredninger om areal og transport i regionen. En mulig løsning er utredning av Sydkorridoren på tilsvarende måte som pågående utredning i Vestkorridoren.

Vi vil understreke at vi med vår uttalelse til meldingen ønsket at konsekvensutredningens fase I i større grad skulle omfatte transport- og arealvurderinger. Særlig fordi meldingen og senere konsekvensutredningen er foretatt på forutsetninger om at prosjektet bør få store regionale virkninger for arealbruk, reisemønster og befolkningsutvikling .

1.2 Befolkningsutvikling og utbyggingsmønster

NSB forventer at høyhastighetstog påvirker arbeidsmarked, befolkningsutvikling og sosiale forhold. Det sees som sansynlig at Østfoldsområdet innlemmes i Oslos dagpendlingsomland.

Det er nok riktig at Østfold kan virke attraktivt for enkelte grupper boligsøkende. Spørsmålet er da om fordelene ved å bo i Østfold i forhold til Oslo og Akershus oppveier lengre arbeidsreiser, eller om Akershus vil demme opp for mye av den forespeilede veksten i Østfold. Det er ikke tatt med i forutsetningen at Oslo satser på godt bymiljø, særlig gjennom trafikksanering i boligområder, og planlegging av grøntområder. Synkende boligpriser i pressområdene, og dermed mindre prisforskjeller mellom by og land, er også med å utjevne økonomiske forskjeller mellom Oslo og omlandet.

Utredningen beskriver virkningene for Østfold i positive ordelag, men den er svak med hensyn til vurdering av eventuelle negative ringvirkninger for andre regioner. Det er i tillegg brukt eksempler som i liten grad har sammenheng med konsekvenser av høyhastighetsbane. Dokumentasjon av hvordan høyhastighetsbaner på kontinentet har påvirket, eller er forutsatt å påvirke arbeids- og bosettingsmønster kunne ha besvart disse spørsmålene på alternativ måte.

1.3 Stasjonslokalisering

Det er i konsekvensutredningen ikke tatt hensyn til stoppmønster for hverken Inter City- eller utenlandstog utover vurdering av hvilke av Østfoldsbyene togtraseen skal gå gjennom.

Når det gjelder stasjonslokalisering savner vi spesielt vurdering av banealternativenes mulige betydning for senterstrukturen i Oslos nære pendlingsomland i syd. Særlig småstedene mellom Oslo og Ski, for eksempel Hauketo og Kolbotn, og hvilken betydning ulike trasé- og stasjonsforslag vil ha for boligbygging/senterutvikling i Oslo og Akershus.

Rosenholm har i dag ingen senterfunksjon, men vil få potensiale som senter etter utbygging av Østfoldbanen. Konsekvensutredningen burde ha vurdert stasjonslokalisering her, og hvilke konsekvenser en stasjon på Rosenholm ville ha for senterstrukturen i sydkorridoren.

1.4 Kommunaløkonomiske virkninger

I sin kommentar til melding for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø ytret Etat for eiendom og utbygging ønske om utredning av økonomiske konsekvenser for Oslo i form av skattesvikt ved de enkelte alternativer, og utredning av hvilke tiltak fra statlige hold som eventuelt kunne iverksettes for å bøte på dette.

NSB stilte i sin kommentar til dette spørsmålsteget ved berettigelsen til å kreve utredninger av denne art. I veiledningsmaterialet for utarbeiding av melding i henhold til Plan- og bygningsloven, Referanse 1, er de viktigste temaene ved vurdering av konsekvenser opplistet i spørsmåls form. Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser mht. økonomiske virkninger inneholder følgende spørsmål: *"Vil gjennomføring av tiltaket ha virkninger for kommunal økonomi?"*

NSBs kommentarer til ønsker fra Etat for eiendom og utbygging med hensyn til krav om utredning av kommunaløkonomiske virkninger kan vi derfor ikke slutte oss til. Særlig når resultatet av konsekvensutredningen viser at reisetiden fra Østfoldregionen til Oslo halveres, og det forutsettes at Østfold og Oslo som følge av baneutbyggingen kommer under et felles bolig- og arbeidsmarked.

1.5 Utvikling for godstrafikken

Blir det aktuelt å kjøre godstrafikken på gammel linje, eller vil den nye tunnelen projekteres slik at godstog tåler trykkstøt dersom de møter persontog i tunnelen?

Referanse 1: Konsekvensutredninger -
Veileder i Plan- og bygningslovens bestemmelser
Vedlegg 4: Spørsmålsliste for tiltakets konsekvenser for
miljø, naturressurser og samfunn

Saksbehandler: Asbjørg Skomedal
Dato: 01/02-93

Oslo kommunes vurdering av konsekvensutredningsfase I for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø

Vedlegg 2: Miljø og naturressurser

Generelt er det en svakhet at Gamlebyen ikke er avmerket som konfliktområde, selv om traseen for høyhastighetsbanen følger dagens spor gjennom Gamlebyen. Oslo kommune savner en beskrivelse av konsekvenser for bygningsmiljø. Videre er virkninger for områder med tildels store bevaringsinteresser ikke tilfredsstillende utredet. Vi er kjent med at det i tillegg til høyhastighetsprosjektet arbeides med traseer for fremtidig dobbeltspor for lokaltrafikken på strekningen Oslo S - Loenga. Beskrivelse av traséalternativer for dette mangler også her med tanke på konsekvenser for bygningsmiljø og kulturminner. Eventuelle virkninger av høyhastighetsbane og fremtidig spor for lokaltrafikk for bygningsmiljø og kulturminner forutsettes utredet i forbindelse med senere detaljplanlegging og prosjektering gjennom Gamlebyen.

2.1 Bygningsmiljø og kulturminner

NSB legger opp til at konsekvenser for Gamlebyen må avklares nærmere i mer detaljert planfase. Oslo kommune forutsetter et nært samarbeid i dette arbeidet.

Ut fra Oslo S og videre gjennom Loenga og Gamlebyen går traseen i dagen. Gjennom Gamlebyen følges dagens trasé. Forøvrig går den stort sett i tunnel gjennom Oslo. Byantikvaren er informert om at det i tillegg arbeides med 2 aktuelle områder for fremtidig dobbeltspor for lokaltrafikk på strekningen Oslo S - Loenga. De ovennevnte alternativer er ikke omtalt i konsekvensutredningsfase I.

I byantikvarens uttalelse til meldingen for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø ble det pekt på forhold som ikke er fulgt opp i konsekvensutredningen. Det savnes her klargjøring av hvordan en i senere fase kan vurdere konsekvenser for bygningsmiljø. Visuelle konsekvenser, støy og eventuell nødvendighet av rivning er ikke beskrevet i konsekvensutredningsfase I. Videre ble 3 hovedområder som det knytter seg til dels store bevaringsinteresser til omtalt, henholdsvis Gamlebyen/Loenga, Kongshavn og Bekkelaget til Ljan. Ingen av disse områdene blir tilfredsstillende beskrevet i utredningen. Gamlebyen er ikke avmerket som et konfliktområde. Middelalderbyens internasjonale, nasjonale og regionale verneverdi er fra før tilstrekkelig avklart på grunnlag av fredete objekter alene.

2.1.1 Gamlebyen/ Loenga

Som nevnt er byantikvaren kjent med at det utarbeides 2 alternativer for dobbeltspor for lokaltrafikk gjennom Gamlebyen. Byantikvaren er av den oppfatning at valget av jernbanetrasé er såvidt viktig og premissleggende for den videre utvikling i Gamlebyen at det umulig kan sees isolert. Valget vil få konsekvenser for fremtidig bystruktur i antikvarisk sammenheng. Det er i dag et sterkt overordnet statlig og kommunalt ønske om å få sanert trafikken i Gamlebyen. Jernbanetraséer som kommer i konflikt med kulturmiljøet i Gamlebyen er derfor i strid med de mål statlige og kommunale myndigheter har satt for området, blant annet gjennom prosjektet Miljøbyen Gamle Oslo.

Byantikvaren er av den oppfatning at følgende bør bli lagt til grunn for den videre planlegging:

1. Konsekvenser for kulturlandskapet og byens historiske topografi

Oslo by ligger i en egenartet sammenheng innerst i Oslofjorden omgitt av grønnkledte høyder som samler bylandskapet i et samlende amfi. Fra de eldste tider har samferdselen mellom land og sjø gjort Oslo til et knutepunkt. Ved Vågen, i ly av Ekeberg, vokste Oslo frem.

Den fredede middelalderbyen Oslo har topografisk sammenheng med et kulturlandskap. Terrengformene, elveløpene, Bispevika/Bjørsvika og Ekebergåsen er landskapselementer som har avgjørende betydning for sikring av middelalderbyen som kulturminne i regional, nasjonal og internasjonal målestokk. Forbindelsen mellom kulturminnene og det omgivende natur- og kulturmiljø er kanskje det aller viktigste moment i opplevelsen av kulturminnene.

2. Konsekvenser for områdets forhistoriske kulturminner

Det må undersøkes om tiltaket vil komme i konflikt med forhistoriske kulturminner.

3. Konsekvenser for middelalderminner

- a. Ruinområder
- b. Ikke utgravd bygrunn

Tiltak i fredet bygrunn i Gamlebyen kan bare skje etter formell tillatelse fra Riksantikvaren. Dette innebærer at Riksantikvaren må gjennomføre en forundersøkelse før et eventuelt frigivningsvedtak. Byantikvaren vil videre understreke at utredning av kulturminner tar tid. Dessuten er feltarbeide sesongbestemt. Vi vil i den forbindelse peke på tiltakshavers utredningsplikt etter Lov om kulturminner.

4. Konsekvenser for stående bygninger og anlegg

- a. Bygninger og anlegg fredet etter lov om kulturminner
- b. Bygninger og anlegg vernet etter plan- og bygningsloven
- c. Bygninger og anlegg vurdert som verneverdig

2-4. I området vest for og stort sett parallelt med eksisterende Østfoldbane vil en raskt komme i konflikt med kulturminner. Tiltak i marken kan medføre skader på både bygninger, ruiner og kulturlag, bl.a. kjelleren i Ladegården og ruinparken. Hvordan kulturminnene kan sikres mot inngrep og vibrasjoner etc., bør avklares så tidlig som mulig i planlegningen. Det er et overordnet mål for byantikvaren å velge lokalisering som ikke medfører inngrep og ødeleggelse av kulturminner.

Et mulig alternativ ved valg av dobbeltspor for lokaltrafikk kan være å legge jernbanesporene under lokk forbi Mariakirkens ruiner i et område der NSB tidligere har utsjaktet kulturlagene som følge av anleggelse av jernbanespor. Nye trafikkanlegg i Gamlebyen bør graves dypt og legges med lokk, slik at planlagte mål for "Miljøbyen gamle Oslo" kan gjennomføres. Valg av alternativ må imidlertid utredes på et senere tidspunkt og i nært samarbeid med de antikvariske myndigheter.

2.1.2 Kongshavn

Husgruppen på Kongshavn ligger i nær tilknytning til eksisterende trasé for Østfoldbanen. Stedet er opprinnelig en gammel fiskeplass.

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

Bebyggelsen har i sin helhet stor kulturhistorisk betydning, og er etter byantikvarens vurdering et mulig fredningsområde. Det er derfor viktig å sikre at det ikke skjer en sporutvidelse mot bebyggelsen på Kongshavn, eller at det foretas andre inngrep som skader dette enestående kulturmiljøet.

2.1.3 Bekkelaget til Ljan

Hele Nordstrandskråningen må fremheves som et viktig kulturområde og landskap. Ut i fra de topografiske forhold vil en eventuell utvidelse av eksisterende dagtrasé ha stor negativ innvirkning både på landskapsbildet og for bebyggelsen langs banen.

I Bjerringbakken 7 på Bekkelaget ligger det en stor og blant fagfolk kjent jettegryte. Tidligere var det flere jettegryter i området, men de ble sprengt bort ved anleggelsen av Østfoldbanen. Det er viktig å få avklart om sprengning i forbindelse med anleggelse av tunnel kan medføre at jettegryten blir ødelagt.

Høyhastighetstraseen forutsettes lagt i tunnel på denne strekningen. Det er imidlertid viktig å få avklart hva som skal skje med de store masseuttakene. Videre om sprengningsarbeider kan medføre fare for bygningsskader. Under detaljplanleggingen bør tunnelinntakenes fjern- og nærvirkning i landskapet analyseres og beskrives.



OSLO KOMMUNE
BYANTIKVAREN

Majorstuvn. 8 0353 Oslo
Postboks 5623 - Briskeby
0209 Oslo
Tlf. 55 72 48 - 55 72 49
Telefax 44 18 05

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO

GJENPART

RIKSANTIKVAREN

1

Arkivkode: -

Krysshenvising:

Avd.: L Saksb. Aktivnr.

Saksnr. Dato

300 113 Jnr. 2443/92

CO2 / F
P-1-26
78/102

Deres saksbehandler

ASK

Deres henvendelse av

17.11.92

Vår saksbehandler

WH

Dato

15.01.93

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
JERNBANEUTREDNING (HOVEDRAPPORT)
KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN**

Byantikvaren har mottatt konsekvensutredningsfase I av høyhastighetsprosjektet Oslo Kornsjø med høringsfrist 15.01.93.

Byantikvarens kommentarer blir å oppfatte som en tilbakemelding på Del IV Konsekvenser for miljø og naturressurser, herunder 4.1 Landskap og kulturmiljø.

Ut fra Oslo S og videre gjennom Loenga og Gamlebyen går traseen i dagen. Gjennom Gamlebyen følges dagens trasé. Forøvrig går den stort sett i tunnel gjennom Oslo. Byantikvaren er informert om at det i tillegg arbeides med 2 aktuelle områder for fremtidig dobbeltspor for lokaltrafikk på strekningen Oslo S - Loenga. De overnevnte alternativer er ikke omtalt i konsekvensutredningsfase I.

I byantikvarens uttalelse til meldingen av 22.10.92 ble det pekt på forhold som savnes belyst, bl.a. et eget punkt for konsekvenser i forhold til bygningsmiljøer. Visuelle konsekvenser, støy og eventuell nødvendighet av rivning er ikke beskrevet i konsekvensutredningsfase I. Videre ble 3 hovedområder som det knytter seg tildels store bevaringsinteresser til omtalt, henholdsvis Gamlebyen/Loenga, Kongshavn og Bekkelaget til Ljan. Ingen av disse områdene blir tilfredsstillende beskrevet i utredningen. Generelt er det en svakhet i konsekvensutredningen at Gamlebyen ikke er avmerket som et konfliktområde. Middelalderbyens internasjonale, nasjonale og regionale verneverdi er fra før tiltrekkelig avklart på grunnlag av de fredete objekter alene.

GAMLEBYEN/LOENGA

Som nevnt er byantikvaren kjent med at det utarbeides 2 alternativer for dobbeltspor for lokaltrafikk gjennom Gamlebyen. Byantikvaren er av den oppfatning at valget av jernbanetrase er såvidt viktig og premissleggende for den videre utvikling i

Gamlebyen at det umulig kan sees isolert. Valget vil få konsekvenser for fremtidig bystruktur i antikvarisk sammenheng. Det er i dag et sterkt overordnet statlig og kommunalt ønske om å få sanert trafikken i Gamlebyen. Jernbanetrasser som kommer i konflikt med kulturmiljøet i Gamlebyen er derfor i strid med de mål statlige og kommunale myndigheter har satt seg for området, bl.a. gjennom miljøprosjektet i Gamlebyen.

Byantikvaren er av den oppfatning at følgende hensyn bør bli lagt til grunn for den videre planlegging:

1. Konsekvenser for kulturlandskapet og byens historiske topografi

Oslo by ligger i en egenartet sammenheng innerst i Oslofjorden omgitt av grønnkledte høyder som samler bylandskapet i et samlende amfi. Fra de eldste tider har samferdselen mellom land og sjø gjort Oslo til et knutepunkt. Ved Vågen, i ly av Ekeberg, vokste Oslo frem.

Den fredede middelalderbyen Oslo har topografisk sammenheng med et kulturlandskap. Terrengformene, elveløpene, Bispevika/Bjørvika og Ekebergåsen er landskapselementer som har avgjørende betydning for sikring av middelalderbyen som kulturminne i regional, nasjonal og internasjonal målestokk. Forbindelsen mellom kulturminnene og det omgivende natur- og kulturmiljø er kanskje det aller viktigste moment i opplevelsen av kulturminnene.

2. Konsekvenser for områdets forhistoriske kulturminner

Det må undersøkes om tiltaket vil komme i konflikt med forhistoriske kulturminner.

3. Konsekvenser for middelalderminner

a. Ruinområder

b. Ikke utgravd bygrunn.

Tiltak i fredet bygrunn i Gamlebyen kan bare skje etter formell tillatelse fra Riksantikvaren. Dette innebærer at Riksantikvaren må gjennomføre en forundersøkelse før et eventuelt frigivningsvedtak. Byantikvaren vil videre understreke at utredning av kulturminner tar tid. Dessuten er feltarbeide sesongbestemt. Vi vil i den forbindelse peke på tiltakshavers utredningsplikt etter Lov om kulturminner.

4. Konsekvenser for stående bygninger og anlegg

a. Bygninger og anlegg fredet etter lov om kulturminner

b. Bygninger og anlegg vernet etter plan- og bygningsloven

c. Bygninger og anlegg vurdert som verneverdig

2-4. I området vest for og stort sett parallelt med eksisterende Østfoldbane vil en raskt komme i konflikt med kulturminner. Tiltak i marken kan medføre skader på både bygninger, ruiner og kulturlag, bl.a. kjelleren i Ladegården og ruinparken. Hvordan kulturminnene kan sikres mot inngrep og vibrasjoner etc., bør avklares så tidlig som mulig i planleggingen. Det er et overordnet mål for byantikvaren å velge en lokalisering som ikke medfører inngrep og ødeleggelse av kulturminner.

Et mulig alternativ ved valg av dobbeltspor for lokaltrafikk kan være å legge jernbanesporene under lokk forbi Mariakirkens ruiner i et område der NSB tidligere har utsjaktet kulturlagene som følge av anleggelse av jernbanespor. Nye trafikkanlegg i Gamlebyen bør graves dypt og legges med lokk, slik at planlagte mål for "Miljøbyen gamle Oslo" kan gjennomføres. Valg av alternativ må imidlertid utredes på et senere tidspunkt og i nært samarbeid med de antikvariske myndigheter.

KONGSHAVN

Husgruppen på Kongshavn ligger i nær tilknytning til eksisterende trasé for Østfoldbanen. Stedet er opprinnelig en gammel fiskeplass.

Som havn for det gamle Oslo, har stedet tradisjoner tilbake til middelalderen. Navnet Kongshavn er gammelt. Det skal skrive seg fra 1531 da Christian II lå her utenfor med sin flåte under beleiringen av Akershus. Kong Håkon IV Håkonson landet her i 1240 med sin del av hæren før kampene mot hertug Skule. Herfra tok han seg, i følge sagaen, oppover dalføret og nedover mot Oslo.

Allerede på 1700-tallet ble det etablert et vertshus der i tilknytning til en vannkilde, med etter sigende helbredende virkning. Kongshavn er det mest kjente utfluktssted i Oslo fra 1700-tallet, og utviklet til å bli et kjent og populært danse- og revyested med sitt høydepunkt i perioden 1900 - 1930.

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

Bebyggelsen har i sin helhet stor kulturhistorisk betydning, og er etter byantikvarens vurdering et mulig fredningsområde. Det er derfor viktig å sikre at det ikke skjer en sporutvidelse mot bebyggelsen på Kongshavn, eller at det foretas andre inngrep som skader dette enestående kulturmiljøet.

BEKKELAGET TIL LJAN

På åsen vest for Rosenholm stasjon kjenner vi en bygdeborg, antagelig fra omkring 400 - 600 e.Kr. Anlegget er fredet i henhold til lov om kulturminner.

På strekningen Bekkelaget til Ljan er det sammenhengende eldre villabebyggelse med stedvis stort innslag av verneverdig sveitserhusbebyggelse med høy arkitektonisk egenverdi. Særlig partiene rundt de gamle lokalstasjonene Bekkelaget (den gamle), Nordstrand og Ljan gir et godt bilde av den tidlige villabebyggelsen i området.

Hele Norstrandskråningen må fremheves som et viktig kultur-område og landskap. Utifra de topografiske forhold vil en eventuell utvidelse av eksisterende dagtrasé ha stor negativ innvirkning både på landskapsbildet og for bebyggelsen langs banen.

I Bjerringbakken 7 på Bekkelaget ligger det en stor jettegryte. Det var den høyt anerkjente geologen professor W.C. Brøgger som oppdaget den i 1873. Funnet vakte oppsikt, og er omtalt i vitenskapelige avhandlinger i utlandet. Tidligere var det flere jettegryter i området, men de ble sprengt bort ved anleggelsen av Østfoldbanen. Det er viktig å få avklart om sprengningsarbeid i forbindelse med anleggelse av tunell kan medføre at jettegryten blir ødelagt.

Høyhastighetstraseen forutsettes lagt i tunnel på denne strekningen. Det er imidlertid viktig å få avklart hva som skal skje med de store masseuttakene. Videre om sprengningsarbeider kan medføre fare for bygningsskader. Tunnelinntakenes fjern- og nærvirkning i landskapet må analyseres og beskrives.

Byantikvaren i Oslo

Truls Aslaksby
etter fullmakt

Wenche Helliksen

Gjenpart sendt:

- Oslo kommune/Byrådsavdeling for kultur og utdanning
- ✓ - Riksantikvaren
- Riksantikvaren/Utgravningskontoret i Oslo
- Universitetets Oldsaksamling
- Norsk Sjøfartsmuseum



SKI KOMMUNE

ORDFØREREN

NORGES STATSBANER	Kass.kode
18 JAN 1993	
Ark. Do. nr.	112
Ark. bet.	

NSB STRATEGI OG MILJØ
POSTBOKS 1162 SENTRUM
0107 OSLO

C03

HØRINGSUTTALELSE TIL HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.

Ordførere og rådmenn i de 7 Follo-kommunene Enebakk, Frogn, Nesodden, Oppegård, Ski, Vestby og Ås, samlet til møte den 14. januar 1993, har fått høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø til uttalelse.

Det er med sterk beklagelse vi registrer at man etter de nå fremlagte planer ikke har lagt opp til togstopp hverken for Inter-City-togene eller utenlandstogene i Follo.

Hittil stopper alle nasjonale tog og også flere utenlandstog på Ski.

Ski Sentrum er i dag det største trafikale samlingspunkt i Follo-regionen og har det største tilbud av næringsarealer.

Ski er endestoppested for bussruter fra alle deler av Follo, her møtes Østre og Vestre jernbanelinje, her stopper alle lokaltog med mulighet for overgang og her ligger et betydelig antall parkeringsplasser.

Skis betydning som trafikalt samlingspunkt vil også øke etter ferdigstillingen av tverrforbindelsen over Oslofjorden.

For at dette potensialet kan nyttes til beste for Follo-regionens ca. 100.000 innbyggere, for å gi markedsmessig større avkastning av disse store nasjonale investeringene og også for å oppfylle sentrale miljømål om overføring av persontrafikk fra privatbil til bane/kollektivtransport, ber Follo-kommunene om at forutsetningene om stoppemønsteret endres og at et stoppested for høyhastighetstogene etableres på Ski.

Ved bruk av kapasitet og tunnelen mellom Ski og Oslo grense, forutsetter vi videre at togtilbudet for innbyggerne i Ås og Vestby kan bedres vesentlig i forhold til i dag.

Follo, den 14. januar 1993.

Kjell Øvergård
Kjell Øvergård
ordfører Enebakk

Bjørn Loge
Bjørn Loge
ordfører Frogn

Bjarne Nordhaus
Bjarne Nordhaus
ordfører Nesodden

Bjørn Kristiansen
Bjørn Kristiansen
ordfører Oppegård

Odd Jørgen Steen
Odd Jørgen Steen
ordfører Ski

Nils Aage Jørgstad
Nils Aage Jørgstad
ordfører Vestby

Johan Alnes
Johan Alnes
ordfører Ås



NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum

0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
27 JAN. 1993	
Ark Doknr.	
Ark bet.	

C04

Vår ref.:
OM/TH
Jnr

Deres ref.:
90/2377
:4495 512

Ark:
Q62

Dato:
25. januar 1993

HØRINGSUTTAELSE VEDRØRENDE "HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ"

Hovedutvalg for teknikk og miljø behandlet saken i møte 21.ds. og avga slik uttalelse i saken:

"Oppegård kommune ser generelt svært positivt på forslaget for høyhastighetstrasé. Det er en klar fordel at fjerntrafikken blir lagt i tunnel gjennom kommunen og at de eksisterende spor kan reserveres en økende lokaltrafikk. At godstrafikken legges til den nye traséen vil ha store miljømessige og sikkerhetsmessige fordeler, som mindre støyforurensning og reduksjon av farlig godstransport gjennom tettbebyggelsen. Det hadde vært en stor fordel om sporvekslingene ved Rosenholm, som ligger i dagen, også hadde ligget i tunnel, slik det har vært vist i alternative skisser.

Det forutsettes at viktige spørsmål som støyskjerming, riggplasser og massedeponier blir belyst og lagt fram for kommunen og berørte naboer i en senere sammenheng."


Odd Mellum
kommunaldirektør

Vedlegg: Sak TM 6/93 Høringsuttalelse vedrørende "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø."



Tilleggssak
TM sak 6/93

jnr. S. 4495/92
ark.: Q62

SÆRUTSKRIFT

av forhandlingsprotokoll for hovedutvalg for teknikk og miljø i møte:

21.januar 1993

Tilleggssak

Sak TM 6/93: Høringsuttalelse vedrørende "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø".

Kommunaldirektøren har i brev av 13. januar 1993 fremmet innstilling i saken, jfr vedlegg.

Saken ble behandlet i Hovedutvalg for teknikk og miljø i møte 21. januar 1993.:

Følgende tillegg etter annen setning ble inntatt i innstillingen:

".... At godstrafikken legges til den nye traseen vil ha store miljømessige og sikkerhetsmessige fordeler, som mindre støyforurensning og reduksjon av farlig godstransport gjennom tettbebyggelsen."

Innstillingen med ovennevnte tillegg enstemmig tiltrådt.

Etter dette lyder vedtaket:

Oppegård kommune ser generelt svært positivt på forslaget for høyhastighetstrasé. Det er en klar fordel at fjerntrafikken blir lagt i tunnel gjennom kommunen og at de eksisterende spor kan reserveres en økende lokaltrafikk. At godstrafikken legges til den nye traséen vil ha store miljømessige og sikkerhetsmessige fordeler, som mindre støyforurensning og reduksjon av farlig godstransport gjennom tettbebyggelsen. Det hadde vært en stor fordel om sporvekslingene ved Rosenholm, som ligger i dagen, også hadde ligget i tunnel, slik det har vært vist i alternative skisser.

Det forutsettes at viktige spørsmål som støyskjerming, riggplasser og massedepotier blir belyst og lagt fram for kommunen og berørte naboer i en senere sammenheng.

Kolbotn 22. januar 1993

Tove Helle
Tove Helle
sekretær

Sendes: NSB



Hovedutvalg for teknikk og miljø

H E R

Vår ref.:
OM/TH
Jnr: S.4495/92

Deres ref.:

Ark:

Dato:
13. januar 1993

HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE "HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORN SJØ"

Oppegård kommune har fått høringsdokumentene - "Jernbaneutredning Hovedrapport av oktober 1992, og konsekvensutredning for fase I med forslag til program for fase II" - vedrørende høyhastighetstog Oslo -Kornsjø (Gøteborg) til uttalelse. Sammendragene av rapportene vedlegges.

Hovedrapporten med konsekvensvurderinger gir et etter NSB's syn tilstrekkelig grunnlag for sentrale myndigheter til å fatte beslutning om satsing på en foreslått utbygging av jernbane med en kraftig økning av hastighetsnivået gjennom Østfold, et hastighetsnivå som samsvarer med Sveriges satsing mot kontinentet. En slik overordnet satsing vil gi positive effekter også i vår region, ikke minst for mulighetene for et bedret lokaltilbud.

Det foreliggende materiale gir ikke grunnlag for en nærmere vurdering av lokale konsekvenser. Det forutsettes at kommunen får anledning til å vurdere og uttale seg om disse i forbindelse med fremleggelse av hovedplan for strekningen Oslo - Ski som er under utarbeidelse.

Kommunaldirektøren foreslår at HTM i denne forbindelse avgir uttalelse i saken på kommunens vegne.

Saken legges frem med slik

i n n s t i l l i n g:

Oppegård kommune ser generelt svært positivt på forslaget for høyhastighetstrase. Det er en klar fordel at fjerntrafikken blir lagt i tunnel gjennom kommunen og at de eksisterende spor kan reserveres en økende lokaltrafikk. Det hadde vært en stor fordel om sporvekslingene ved Rosenholm, som ligger i dagen, også hadde ligget i tunnel, slik det har vært vist i alternative skisser.



SKI KOMMUNE

RÅDMANNEN

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
1 0 FEB. 1993	
Sak/Doknr.	192
Arkivbet.	

C05

Deres ref.:

Vår ref.:
HØRINGS

Arknr.:
Q62

Dato:
08.02.93

HØRINGSUTTALELSE HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ

Det vises til Deres brev av 22. oktober 1992. Saken ble forelagt for formannskapet i deres møte 27. januar 1993.

./.
Utskrift av formannskapets møtebok i sak 16/93 ligger ved sammen med rådmannens saksutredning i saken.

Jeg vil særlig vise til formannskapets uttalelse til at formannskapet forutsetter at uttak og plassering av tunnelmasse blir vurdert som egen sak. Behandling av en slik sak må skje med samme grad av medvirkning av offentlighet som ved regulering.

Videre vil jeg understreke det formannskapet har uttalt som en forutsetning at Ski stasjon gis full status som InterCity-stasjon, herunder stans for høyhastighetstogene - både InterCitytog og utenlandstog.

Med hilsen
for rådmannen


Olaf Refvik
kontorsjef

MØTEBOK

for

Ski formannskap

i møte den 27. januar 1993

Av 11

medlemmer var 11

tilstede (medregnet møtende varamenn).

Sak nr. 16/93

KONSEKVENSTREDNING. HØYHASTIGHETSTOG OSLO - KORNSJØ

Rådmannen foreslår slikt vedtak:

Ski kommune har ikke innvendinger til trasévalget for høyhastighetstog på strekningen Oslo-Ski. I Ski kommune ansees det ikke påkrevd med særskilt behandling som kommune(del)plan. Neste planfase vil være reguleringsplan.

Det understrekes at traseen nord for Ski stasjon går gjennom et kulturlandskap av høy verdi. Ved arbeidet med reguleringsplan, må man særlig legge vekt på landskapstilpasningen i randsonene til jernbanelinjene, samt bevaring av kulturminner og naturpreget ved Roåsbekken.

For å redusere anleggets barriereeffekt bør det vurderes å utvikle bekkedraget ved Roås til en viltkorridor og turvegtrase.

Evt. uttak av tunnelmasser ved Assurdalen forutsettes vurdert som egen sak senere. Behandling av en slik sak bør skje med samme grad av medvirkning og offentlighet som ved regulering.

Generelt må utbygger være oppmerksom på, og søke å forhindre uheldige deponeringer av overskuddsmasser.

For å styrke Ski stasjons betydning som kollektivknutepunkt i Follo, er det en forutsetning at den gis full status som InterCity-stasjon, herunder stans for høyhastighetstogene.

Uttalelse er avgitt 14. januar 1993 av de 7 ordførerne i Follo, tiltres.

Rådmannen fremmet følgende tilføyelse til forslaget, ordene "alt. 4" føyes inn etter ordet "trasévalget" i første linje.

VEDTAK:

Formannskapet endret enstemmig innstillingens 4. avsnitt til:

Uttak og plassering av tunnelmasser forutsettes vurdert som egen sak. Behandling av en slik sak må skje med samme grad av medvirkning og offentlighet som ved regulering.

5. avsnitt utgår.

For øvrig ble rådmannens forslag enstemmig vedtatt.

05.02.93
Tunil Åsen

Ski kommune

BEHANDLING	REF.	ARKIV	SAKSNR.	DATO
Miljøvernutvalg	EG	Q 62	M-24/92	22.12.92
Teknisk styre	TJ	Q 62	T-1/93	14.01.93
Formannskap	OR	Q 62	16/93	27.01.93

KONSEKVENsutREDNING.

HØYHASTIGHETSTOG OSLO - KORNSJØ.

VEDLEGG:

- oversiktskart, parsell Oslo grense - Ås
- trase Roås - Ski stasjon , M : 1 : 10 000

Uttrykte vedlegg:

- Jernbaneutredning, hovedrapport (55 s.)
- Konsekvensutredning (168 s, + vedlegg.)
- Hovedplan Oslo S - Ski. Kulturminner fra nyere tid og automatisk fredede kulturminner. Uttalelse fra Fylkeskonservator. 13.11.92.

FORSLAG TIL VEDTAK:

Ski kommune har ikke innvendinger til trasévalget for høyhastighetstog på strekningen Oslo-Ski. I Ski kommune ansees det ikke påkrevd med særskilt behandling som kommune(del)plan. Neste planfase vil være reguleringsplan.

Det understrekes at traseen nord for Ski stasjon går gjennom et kulturlandskap av høy verdi. Ved arbeidet med reguleringsplan, må man særlig legge vekt på landskapstilpasningen i randsonene til jernbanelinjene, samt bevaring av kulturminner og naturpreget ved Roåsbekken.

For å redusere anleggets barriereeffekt bør det vurderes å utvikle bekkeområdet ved Roås til en viltkorridor og turveg-trase.

Evt. uttak av tunnelmasser ved Assurdalen forutsettes vurdert som egen sak senere. Behandling av en slik sak bør skje med samme grad av medvirkning og offentlighet som ved regulering.

Generelt må utbygger være oppmerksom på, og søke å forhindre uheldige deponeringer av overskuddsmasser.

For å styrke Ski stasjons betydning som kollektivknutepunkt i Follo, er det en forutsetning at den gis full status som InterCity-stasjon, herunder stans for høyhastighetstogene.

BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

Konsekvensutredning for trase for høyhastighetstog Oslo - Kornsjø er lagt ut til offentlig ettersyn. Traseen går i tunnel fra Rosenholm stasjon til området ved Roås gård nord for Ski. Derfra i dagen fram til Ski stasjon.

Lokaltrafikken vil fortsatt gå på eksisterende spor. Mellom Ski og Langhus må eksisterende linje omlegges noe for veksling med nye spor.

Strekningen Ski stasjon - Ås er som kjent under bygging.

De områder i Ski som blir særlig berørt av denne planlegging er følgelig begrenset til strekning fra Ski stasjon og ca. 2 km. nordover

Konsekvensutredningen er forutsatt fulgt opp med kommunelplan og reguleringsplan. De forhold som er påkrevd å vurdere nærmere i Ski er detaljtilpasninger som i liten grad kan avklares i en kommunedelplan. Neste planfase bør derfor være reguleringsplan. I det videre arbeide vil kommunen ha gode muligheter til å påvirke utforming av anleggene. Det er derfor ikke påkrevd eller grunnlag for å gå inn på detaljer nå.

(Saken legges fram for Miljøvernutvalg og Teknisk styre med samme saksframlegg og forslag til vedtak.)

AREALMESSIGE MERKNADER TIL SAKEN

En høyhastighetsbane har svært strenge krav til linjeføring. Det er derfor liten mulighet for detaljtilpasning av traseen. Tilpasning vil i hovedsak måtte bestå i utforming av områdene langs linjene og tilrettelegging for planfrie kryssinger.

Arealene mellom Ski og Langhus som direkte berøres, er regulert som landbruksområder. På lengere sikt kan det bli aktuelt å utvikle tettstedet Ski nordover mot Langhus. Nye jernbanelinjer eller veganlegg vil endre rammebetingelsene for en slik utbygging, i praksis: begrense utbyggingsmulighetene.

Traseen ligger i overgangen mellom åpne åkrer og skogkledde åser. Landskapsrommet er sårbart for inngrep i randsonene. Kartlegging av kulturminner, flora, fauna og områdets betydning for friluftslivet pågår. Området ved Roåsbekken er av særlig interesse.

Anlegget mellom Langhus og Ski vil kunne øke barriereeffekten for vilt og friluftsliv. Turtraseen mellom Hebekk og Sørmarka har allerede i dagens situasjon en dårlig kryssing av jernbane og riksveg. Høyhastighetsprosjektet medfører betydelige nyanlegg i området. I den sammenheng kan det være mulig å erstatte fyllingene ved Roåsbekken med viadukter, slik at en gjenskaper det naturlige bekkelandskapet. På den måten kan bekkedraget bli en viltkorridor og turvegtrase som reduserer barriereeffekten i området.

Ski kommune, Teknisk sektor har tidligere (brev av 04.12.91) bedt om at NSB utreder muligheten for å føre utenlands- og godstrafikken på et eget spor utenom Ski stasjon, men at Inter City-togene stopper på Ski stasjon. NSB har vurdert et slikt alternativ. Dette medfører en 2,2 km lang tunnel vest for Ski stasjon med tunnelmunninger ved Hebekk gård og syd for boligområdene ved Finstad.

Det er tidligere utarbeidet et forslag til hovedplan for strekningen Oslo-Ski hvor linjen gikk i dagen i deler av Langhusområdet. Tidligere plan kunne derfor bli mer konfliktfylt enn foreliggende alternativ.

Driving av en nærmere 10 km lang tunnel fra Rosenholm til Roås gjør det ønskelig med et ekstra tunnelinnslag for uttak av masser. Assurdalen ligger best til rette for dette. Tiltakene i området vil være midlertidige, men inngrepene vil være omfattende med tilkjøringsveger, massedeponi m.v. Når dette evt. skal vurderes nærmere, bør saken behandles med samme grad av offentlighet og kunngjøring som ved reguleringsbehandling. (Ski kommune er grunneier i området.)

NSB/Bruer har i møte med Ski kommune forespurt om det er aktuelle steder i kommunen for tilkjøring av masser fra tunnelen. En kan ikke se at det er områder som egner seg for utfylling av masser i en størrelsesorden som er interessant i denne sammenheng. Dette medfører at store mengder masse må transporteres ut av kommunen, fra tunneluttak ved Roås evt. også fra Assurdalen. Det forutsettes at transporten i størst mulig grad skjer på overordnede veger.

Erfaringer fra tilsvarende prosjekt viser at det er fare for at overskuddsmassene blir brukt til bekkelukkinger og bakkeplaneringer i kulturlandskapet på en ukritisk måte. Dette kan være svært uheldig og er et problem som er dårlig belyst i utredningen.

SAMFUNNSMESSIGE MERKNADER TIL SAKEN

Driftsopplegget for høyhastighetstog som er lagt til grunn for denne konsekvensutredningen, viser at høyhastighetstogene nor-

malt ikke vil stoppe i Ski. De direkte virkningene av høyhastighetsprosjektet for Ski vil derfor begrense seg til sysselsettingsvirkninger i utbyggingsfasen.

Utredningen trekker fram at høyhastighetsprosjektet kan ha indirekte positive virkninger i driftsfasen. Det vil bli bygget et helt nytt dobbeltspor mellom Ski og Oslo. Dette skal brukes av europatogene og InterCity-togene, mens lokaltogene skal følge det gamle sporet. Kapasitetsproblemene mellom Ski og Oslo vil på denne måten forsvinne, og det vil være mulig å bedre regulariteten.


Eventuelle negative virkninger for Ski av dette driftsopplegget er ikke belyst i utredningen. Ski tettsted er et regionalt viktig trafikknutepunkt mot både Oslo, Østfoldbyene og utlandet. Hele Follo-regionen dekkes gjennom Ski stasjon. Regionen har et befolkningsgrunnlag på ca. 90.000 personer. Mange av innbyggerene baserer seg på arbeidsmarkedet i Oslo og Østfoldbyene. Det er ikke urimelig å anta at kort reisetid og et bredt servicetilbud er viktig for hele regionen.


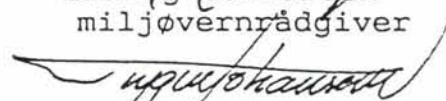
En kan også anta at det i løpet av de seneste årene er skapt visse forventninger om at reisetiden bl.a. til Oslo vil bli betydelig redusert ved realiseringen av høyhastighetsprosjektet. Det er derfor av stor betydning for Follo-regionen at Ski får full status som InterCity-stasjon. Dersom det motsatte skjer, vil en negativ konsekvens bli at reisetiden øker og servicenivået reduseres. Dette kan medføre at en del pendlere og reisende generelt velger å bruke bilen istedenfor toget. En slik utvikling vil samsvare dårlig med sentrale miljømål om å overføre persontrafikk fra privatbil til tog (bane).

For å styrke Ski som et viktig kollektivknutepunkt i Follo og stimulere til økt bruk av jernbanen i regionen, vil det være viktig å få til et driftsopplegg for Ski stasjon som dekker regionens behov for effektiv befordring mot Oslo og utlandet.

RÅDMANNENS MERKNADER

Rådmannen har ingen spesielle merknader til saken.


Lloyd Lilleng
Teknisk sjef


Erling Gunnufsen
miljøvernrådsgiver

Trygve Johansen
kst. reg.sjef

TEKNISK STYRES BEHANDLING:

Enstemmig vedtak:
Teknisk sjefs forslag tiltres.

VEDTAK:

Forslag til vedtak, enstemmig vedtatt.

Janne Myrmo påpeker at det ikke foreligger politiske vedtak om utvikling av Ski tettsted nordover mot Langhus, og at det derfor er uheldig at dette omtales som en mulig utvikling under de arealmessige merknadene til saken.

Rett utskrift bekreftes
for MILJØVERNUTVALGET

Berit Kvakkestad
Berit Kvakkestad

Sendes: Reg.sjef
Teknisk sjef



MOSS KOMMUNE

RÅDMANNSKONTORET

Kontoradresse: Rådhuset, Fleischersgt. 7
Postadresse : Postboks 175, 1501 Moss
Telefon : 09 248000
Telefax : 09 248001
Bankgiro : 6118.05.53001
Postgiro : 0806.5394309

C06

NSB Strategi og miljø
v/overing. Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBANER	Kass.kode
0 3 FEB. 1993	
Sak/Doknr.	125
Arkivbet.	

Deres ref. 90/2377 512 Vår ref. OV/92/1936/72

Dato 01.02.1993

KONSEKVENsutredning: HØYHASTIGHETSprosjekt Oslo - KONRNSJØ (GØTEBROG)

Moss formannskap behandlet ovennevnte sak i sitt møte 28. januar d.å.

Det ble fattet følgende enstemmige vedtak:

1. Som et betydelig virkemiddel for næringsutvikling og et bedret miljø ser Moss kommune det som svært viktig at det bygges en fremtidsrettet og moderne jernbane ("høyhastighetstog", EC-tog) på strekningen Oslo - Gøteborg.
2. Moss kommune slutter seg i hovedtrekkene til den jernbaneutredning som NSB har lagt frem og er av den oppfatning at denne gir et godt grunnlag for en rask videreføring av planene for banen gjennom Østfold. Moss kommune slutter seg også til hovedtrekkene i NSBs anbefaling for korridorvalg gjennom fylket.
3. Både kortsiktig og langsiktig løsning, inkludert trasevalg 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, fylkeskommunen og svenske myndigheter.
4. Fremføringen av nye spor gjennom byer og tettsteder må skje på disses premisser, slik at man får størst mulig nytte av prosjektet og samtidig i størst mulig grad unngår ulemper.

Det må snarest settes i gang en utredning som skal fastlegge retningslinjer for fremføring av en IC-bane gjennom byer og tettsteder. Retningslinjene skal baseres på vurderinger av praktiske, estetiske, og helsemessige konsekvenser ved barriere- og støyeffekter samt mulige forslummingseffekter av fremføring av IC-bane gjennom byer og tettsteder.

Moss kommune vil peke på at slike vurderinger kan

innebære vesentlige endringer i forhold til dagens jernbaneanlegg, herunder bruk av tunneller der dette er hensiktsmessig og nødvendig.

5. Investeringsprogrammet bør til enhver tid og i størst mulig grad tilpasses behovet. Samtidig bør tiltak som bidrar til bedre miljø og vilkår for byutviklingen prioriteres. Dette betyr at man må vurdere nytte/kostfaktorene for investeringer i delstrekningene.

Rådmannen i Moss, 1. februar 1993

Berit Bryhn
e.f.



Rygge Kommune

NORGES STATSBANER

Kass.kode

25 JAN. 1993

Sak/Doknr.
Arkivbet.

NSB Strategi og miljø
v/overing. Per Pedersen,
Postboks 1162 Sentrum,
0107 OSLO.

Vår dato : 21.01.93

Vår ref. :

Arkiv nr. :

Deres dato:

Deres ref.:

C07

NORGES STATSBANER

Kass.kode

25 JAN. 1993

Sak/Doknr. 93/154/54
Arkivbet. 154

VEDR.: HØYHASTIGHETSPROSJEKT. NSB. OSLO - KORNSJØ.

Ovennevnte sak ble behandlet i Rygge formannskap den 14. januar 1993 som sak 017/93. Det ble fattet følgende vedtak:

"Rygge kommune slutter seg til det foreliggende forslag til fellesuttalelse.

Representanten Willy Braathe ba om følgende protokolltilførsel:

"Jeg reserverer meg mot 2. avsnitt i saksfremstillingen under "Generelt" hvor det heter:

Som et svar på oppbygging og utvikling av regionpolitikken i Europa bør Oslofjord-regionen utvikles til en slagkraftig og konkurransedyktig storbyregion. Dette vil være fordelaktig for hele landet. Utbygging av et høyhastighetsjernbanenett i Østfold vil være en avgjørende faktor for utviklingen av Oslofjord-regionen."

Særutskrift av saken vedlegges til Deres orientering.

Rygge kommune den 21. januar 1993

Med hilsen

Aud-Kristin Løken
Aud-Kristin Løken

Formannskapssekretær

AKL. 597/RKEBREV

STYRE, RÅD, UTVALG M V	Møtested	Møte dato	Saksbehandler
Formannskapet 017/92	Rygge rådhus	14.01.93	DHN

Møte 14. januar 1993 00062
 21.1.93
 (Ant. Kr. Arne Arne)

	Styre, råd, utvalg m v	Møtested	Møte dato	Saksbehandler
RYGGE	Formannskapet 017/92	Rygge rådhus	14.01.93	DHN

HØYHASTIGHETSPROSJEKT. NSB OSLO - KORNSJØ.

Saksdokumenter:

- "Høyhastighet Oslo-Kornsjø (Gøteborg)" - Jernbaneutredning Hovedrapport. NSB oktober 1992.
- "Høyhastighet Oslo-Kornsjø (Gøteborg)" - Sammendrag og status. NSB desember 1992. Brosjyre utarbeidet i samråd med Østfold fylkeskommune. (Vedlegg)
- Forslag til program for konsekvensutredning fase II (for strekningene Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø).
- Uttalelse fra fylkeskonservatoren datert 28.12.92.
- Konsekvensutredning Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (Gøteborg) NSB 1. oktober 1992.

Saksorientering:

NSB har lagt jernbaneutredning for høyhastighetsprosjektet med tilhørende konsekvensanalyse ut til høring med frist for uttalelse til 1. februar 1993.

Prosjektet omfatter både utbygging for europarettet trafikk (EuroCity=EC) og modernisering av InterCitytilbudet (=IC).

NSB har beskrevet 3 alternative konsepter:

- alt. A: IC og EC sammen med utbygging i hovedsak langs nåværende trasè
- alt. B: som alt. A, men med ny egen trasè for EC-trafikken i Nedre Glomma-området
- alt. C: IC på opprustet nåværende trasè og EC på egen, ny trasè gjennom Østfold.

00063

	Styre, råd, utvalg m.v.	Møtesled	Møte dato	Saksrefer.
RYGGE	Formannskapet 017/92	Rygge rådhus	14.01.93	DHN

Kostnadene ved utbygging vil være svært forskjellige ved de ulike alternativene, fra drøye 8 milliarder i alt. A, til 9,6-10,1 milliarder i alt. B. Alt. C vil være betydelig dyrere i anlegg.

NSB anbefaler alt. A, det vil si utbygging langs nåværende trasè både for InterCity og den europarettede trafikken. Dette alternativet har de laveste investeringskostnadene, og den høyeste beregnede nytte/kostfaktoren. NSB ser ikke alternativ C som aktuelt før et godt stykke inn i neste århundre.

Fylkeskommunen har invitert kommunene i Østfold og berørte etater/instanser til et samarbeid om saken. Som et resultat av dette samarbeidet foreligger det et forslag til fellesuttalelse fra Østfold. I dette forslaget heter det at Østfold slutter seg til hovedtrekkene i NSBs forslag, men at man når det gjelder Nedre Glomma-området avklarer endelig løsning for jernbanen gjennom første halvår 1993.

Hensikten med denne fasen i planprosessen er å få fastlagt hovedprinsippene for utbyggingen. Detaljer forutsettes avklart på lavere plannivå hvor kommunedelplaner og reguleringsplaner blir viktige redskaper. Dette innebærer at kommunene vil ha en nøkkelrolle i detaljplanbehandlingen.

Parallellt med utredningen av hovedprosjektet for høyhastighetsbane Oslo-Kornsjø er det allerede igangsatt planlegging lokalt på flere steder i fylket i form av hovedplaner/kommunedelplaner. I Moss har dette vært et ledd i planleggingen av dobbeltsporprosjektet Ski-Moss mens hensikten i Halden fra NSBs side blant annet har vært å legge til rette for bruk av ekstraordinære sysselsettingsmidler. Også i Rygge har NSB satt i gang detaljplanlegging i samarbeide med kommunen.

Rygge formannskap har den 25. juni 1992 avgitt en uttalelse vedrørende planene om dobbeltsporet Sandbukta-Dilling. En tverretattlig kommunal gruppe har den 17. desember 1992 også avgitt synspunkter på de konkrete planene om dobbeltspor i dagens tracè fra Norrøna til Dilling. En konsekvensanalyse for et tunnelalternativ er under utarbeidelse. Nevnte planlegging foregår parallellt med og for Rygge uavhengig av høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø.

NSB og Østfold fylkeskommune har sammen utarbeidet en brosjyre til bruk av folkevalgte som grunnlag for beslutning.

Brosjyren følger vedlagt.

En redaksjonskomité med representanter fra de berørte kommuner og fylkeskommunen har utarbeidet et forslag til fellesuttalelse fra Østfold. Uttalelsen lyder som følger:

	Styre, råd, utvalg m.v.	Møtested	Møte dato	Saksnummer
RYGGE	Formannskapet 017/92	Rygge rådhus	14.01.93	DHN

"GENERELT

Som et betydelig virkemiddel for næringsutvikling og miljø ser Østfold det som svært viktig at det både bygges ut en fremtidsrettet og moderne jernbane på strekningen Oslo-Gøteborg og et moderne intercity-nett som dekker byområdene og pendlertrafikken i fylket. Man ser derfor meget positivt på det arbeidet NSB har satt i gang på Østfoldbanen.

Som et svar på oppbygging og utvikling av regionpolitikken i Europa bør Oslofjord-regionen utvikles til en slagkraftig og konkurransedyktig storbyregion. Dette vil være fordelaktig for hele landet. Utbygging av et høyhastighetsjernbanenett i Østfold vil være en avgjørende faktor for utviklingen av Oslofjord-regionen.

IC-FORBINDELSEN OSLO-HALDEN

Østfold er et betydelig pendlerfylke, særlig i forhold til Oslo. Fylket er samtidig sterkt urbanisert med stort behov for interne forbindelser mellom byene. Disse forholdene skaper stort behov for et effektivt og moderne IC-tilbud.

Østfold har høy arbeidsledighet. En snarlig utbygging av høyhastighetsprosjektet vil gi verdifull sysselsettingseffekt. Bruk av ekstraordinære sysselsettingsmidler vil gi store samfunnsøkonomiske gevinster både på kort og lang sikt. Det må også pekes på at planlegging på deler av strekningen i Østfold allerede er kommet langt, slik at igangsetting vil kunne skje i løpet av kort tid.

Utbygging for høyhastighetstog i Østfold bør derfor startes opp snarest.

Østfold slutter seg til hovedtrekkene i den jernbaneutredningen som NSB har lagt fram og mener at denne gir et godt grunnlag for en rask videreføring av planene i fylket. Østfold slutter seg også til hovedtrekkene i NSBs anbefaling av trasèvalg gjennom fylket.

BYER OG TETTSTEDER

Østfold vil peke på at planene forutsetter at framføringen av nye spor gjennom byer og tettsteder skjer på disses premisser og etter nærmere studier av muligheter og konsekvenser. Hensikten med slike studier må både være å få størst mulig nytte av prosjektet og samtidig i størst mulig grad å unngå ulemper.

Det igangsettes snarest en nærmere utredning som skal fastlegge retningslinjer for framføring av en IC-bane gjennom byer og tettsteder. Retningslinjene skal baseres på vurderinger av praktiske, estetiske og helsemessige konsekvenser ved

Styre / Utvalg m.v.	Møtested	Møte dato	Sak nr.
Formannskapet 017/92	Rygge rådhus	14.01.93	DHN

RYGGE

barriere og støyeffekter av framføring av IC-bane gjennom byer og tettsteder.

Østfold vil peke på at slike vurderinger kan innebære vesentlige endringer i forhold til dagens jernbaneanlegg, herunder bruk av tunneller der dette er hensiktsmessig og nødvendig.

NEDRE GLOMMA

Nedre Glomma-regionen er et sammenhengende byområde med stor befolkningstetthet og kompleksitet. De pågående endringene i kommunestrukturen gjør også plansituasjonen i området spesiell. På denne bakgrunn kan man ikke få full avklaring av valg av løsning på det nåværende tidspunkt.

Når det gjelder IC-trafikken slutter Østfold seg til NSBs anbefaling av eksisterende korridor også for Nedre Glomma.

I samsvar med tidligere vedtak i fylkestinget og med støtte fra blant Miljøverndepartementet vil det i løpet av 1993 bli foretatt et relativt omfattende planarbeid i regionen med sikte på å avklare framtidig arealbruk, utbyggingsmønster og kollektivtrafikk. Endelig avklaring av framtidig jernbane-løsning for området bør skje i løpet av 1. halvår 1993 og i forbindelse med dette regionale planarbeidet. Østfold vil peke på at en slik regional avklaring vil være en nødvendig prosess før det kommunale plannivået, og den vil således ikke forsinke detaljplanleggingen i området.

EC-TRAFIKKEN OSLO-GØTEBORG

For å nå målene om økt internasjonalisering kreves det utvikling av langt hurtigere kommunikasjoner enn vi har i dag fra Norge og Oslofjord-området til kontinentet. Samtidig gjør økende miljøproblemer og internasjonale miljøforpliktelser det nødvendig å overføre trafikk fra veg og fly til jernbane. Utbygging av en høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Göteborg vil være en viktig del av en slik utvikling.

Næringslivet i Østfold er sterkt eksportrettet. En utvikling av forbindelsene fra Østfold til Oslo/Norge forøvrig og Europa både når det gjelder gods- og persontransport vil være av vesentlig betydning for fylkets næringsliv.

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

	Styre, råd, utvalg m.v.	Møtested	Møte dato	Saker
RYGGE	Formannskapet 017/92	Rygge rådhus	14.01.93	DHN

INVESTERINGSPROGRAMMET

Investeringsprogrammet bør til enhver tid og i størst mulig grad tilpasses behovet. Samtidig må tiltak som bedrer den totale nytten og bidrar til bedre miljø og vilkår for byutvikling prioriteres. Dette betyr at en må vurdere nytte/kost faktoren for investeringer i delstrekningene. NSBs arbeid med optimaliseringsstudier er et viktig ledd i et slikt arbeid."

Rådmannens vurdering:

Det er av største viktighet at Østfold står mest mulig samlet i en sak av så stor betydning for fylket. På denne bakgrunn anbefales det at Rygge kommune slutter seg til den foreslåtte fellesuttalelsen.

Rådmannens innstilling:

Rygge kommune slutter seg til det foreliggende forslag til fellesuttalelse.

Formannskapets vedtak:

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

Representanten Willy Braathe ba om følgende protokolltilførsel:

"Jeg reserverer meg mot 2. avsnitt i saksfremstillingen under "Generelt" hvor det heter:

Som et svar på oppbygging og utvikling av regionpolitikken i Europa bør Oslofjord-regionen utvikles til en slagkraftig og konkurransedyktig storbyregion. Dette vil være fordelaktig for hele landet. Utbygging av et høyhastighetsjernbanenett i Østfold vil være en avgjørende faktor for utviklingen av Oslofjord-regionen."

Utskrift sendt:
Østfold Fylkeskomm.
Nærings- og ressursavd.
NSB Strategi og miljø v/
overing. Per Pedersen
Kommuneplanlegger.



RÅDE KOMMUNE
RÅDMANNSKONTORET

C08

Postboks 83
1640 RÅDE
Telefon (09) 284411
Telefax (09) 285411

Østfold Fylkeskommune,
Nærings- og ressursavdelingen,
v/Tveit,
Postboks 220,
1701 SARPSBORG.

21 01 93

Råde, 20.01.93

91/05071-028
841

NSB - HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ.

Vi viser til Deres brev av 18.12.92 og oversender
vedlagt særutskrift av ovennevnte sak, påført
Miljøvernutvalgets vedtak.

Med hilsen

Ståle Werner Nielsen
miljøvernrådgiver

SÆRUTSKRIFT

	Styre, råd, utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

NSBs HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO-KORNSJØ - UTTALELSE

NSB har lagt jernbaneutredning for høyhastighetsprosjektet med tilhørende konsekvensanalyse ut til høring med frist for uttalelse til 1. februar 1993.

Prosjektet omfatter både utbygging for europarettet trafikk (EuroCity = EC) og modernisering av Østfoldbanen/InterCitytilbudet (=IC).

NSB har utredet 3 alternative trasèkorridorer:

- Alt. A : IC og EC sammen med utbygging i hovedsak langs nåværende trasé,
- Alt. B : som alt. A, men med ny egen trasé for EC- trafikken i Nedre Glomma-området.
- Alt. C : IC på opprustet nåværende trasé og EC på egen, ny trasé gjennom Østfold.

Kostnadene ved utbygging vil være forskjellige ved de ulike alternativene, fra drøye 8 milliarder i alt. A, til 9,6 - 10,1 milliarder i alt. B. Alt. C vil være betydelig dyrere i anlegg.

NSB anbefaler alt. A, dvs. utbygging langs nåværende trasé både for InterCity og den europarettede trafikken. Dette alternativet har de laveste investeringskostnadene, og den høyeste beregnede nytte/kostfaktoren. NSB ser ikke alternativ C som aktuelt før et godt stykke inn i neste århundre.

	Styre, råd, utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

Det skal gis høringsuttalelser til:

- 1 - Hovedrapport-Jernbaneutredning for Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (tidligere utsendt)
- 2 - Konsekvensutredning fase I for hele strekningen Oslo-Kornsjø (tidligere utsendt).
- 3 - Forslag til Program for konsekvensutredning fase II for strekningene Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø (følger vedlagt).

I Østfold har det blitt arbeidet med å få laget en felles uttalelse til NSBs høyhastighetsprosjekt. Dette forslaget til felles uttalelse følger vedlagt.

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø inngår i NSBs forslag til Norsk jernbaneplan 1994-1997. Denne vil bli behandlet i stortingets vårsesjon 1993.

1.HOVEDRAPPORT-JERNBANEUTREDNING HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ.

Prosjektet omfatter bygging av en infrastruktur som tåler høyere hastigheter med tilhørende stasjoner på strekningen fra Oslo S til svenskegrensen ved Kornsjø. Valget av Kornsjø som grensekrysningspunkt henger sammen med det svenske Banverkets forslag til utbyggingsstrekning. NSB tar i utredningen ikke opp noen diskusjon om framføring gjennom Bohuslän.

1.1.DRIFTSOPPLEGG OG STOPPMØNSTER.

I prosjektet er det lagt til grunn at InterCity- og lokaltog til Fredrikstad kjøres i 1 times grunnrute med økning til halvtimesintervaller i rushtiden. IC-togene forutsettes å stoppe i

MØTEBOK
FOR
R Å D E

MILJØVERNUTVALGET 02/93

Rådhuset

18/01/93

SWN

byene ved alle alternativ. Ved alt. A og B forutsettes IC-stopp opprettholdt også for Råde og Rygge inntil lokaltog eventuelt kan overta betjeningen av disse stasjonene.

Utenlandstogene (EC) forutsettes kjørt med 2 timers grunnrute. Slike tog bør ifølge utredningen ikke ha mer enn ett stopp før grensen. Utredningen tar ikke stilling til lokalisering av EC-stopp.

Når det gjelder raske godstog (160 km/t) forutsettes disse å kjøre direkte til/fra utlandet. Østfoldbyene trafikkeres med langsommere godstogsett (90-120 km/t).

1.2.ALTERNATIV A

Alternativ A forutsetter EC og IC sammen på dobbeltspor som i hovedsak følger nåværende trasé gjennom fylket. Dimensjonerende hastighet 200 km/t. Standardkravet medfører betydelige kurveutrettinger, og eventuelt også alternative traséer i byer og tettsteder. På tettbygde deler av strekningen er det regnet med en lavere hastighetsstandard.

Traséføringen i alternativ A er uavklart på strekningen syd for Råde stasjon.

Alternativ A forutsetter togmateriell for persontrafikk beregnet for 200 km/t topphastighet både på IC og EC.

Reisetiden Oslo - Halden er beregnet til 55 min. med IC (mot 124 min. i dag). Med EC-tog er tiden Oslo - Kornsjø beregnet til 66 min. (mot 147 min. i dag).

Anleggskostnadene for alt. A er anslått til 8,05 milliarder, herav 6,51 i Østfold.

	Styre,råd,utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

1.3.ALTERNATIV B.

Alternativ B forutsetter at EC og IC går sammen på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé med unntak av Nedre Glomma (dvs. strekningen Råde - Skjeberg) hvor EC-trafikken gis en egen trasé som i hovedsak får dimensjonerende hastighet på 200 km/t også her. Også godstrafikk til/fra utlandet forutsettes å følge denne trasé. Det er beskrevet flere underalternativer for trasévalget. IC-trafikken og godstrafikk til Østfold går på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé også i Nedre Glomma.

Togmateriellet for IC-trafikken er i alternativ B dimensjonert for topphastighet 160 km/t, mens EC-materiellet er beregnet for 200 km/t.

Reisetiden i alt. B er beregnet til 63 min. for Oslo-Halden med IC, og 60 min. Oslo-Kornsjø med EC. Alternativet innebærer altså en innsparing av 6 min. for EC-trafikken i forhold til alt. A, mens reisetiden Oslo-Halden med IC blir 8 min. lenger, først og fremst pga. langsommere togmateriell enn i alt. A.

Anleggskostnadene i dette alternativet varierer mellom 9,68 - 10,19 milliarder, herav 8,14-8,65 i Østfold, alt etter trasévalget i Nedre Glomma.

1.3.1.TRASÉALTERNATIVET FOR EC-TRAFIKKEN I ALT. BI - FRA RÅDE.

Fra Råde stasjon, i tunnel under Råde kirke, i dagen forbi Missingen, i bro over Ågårdselva ved Solli, hovedsaklig i tunnel fram til E6 syd for Kalnes, videre i dagen langs E6, tildels i dyp skjæring, videre syd for Tune kirke, gjennom Valaskjoldområdet til Sarpsborg. Herfra i hovedtrekk som alt. A (basert på nåværende trasé til Skjeberg stasjon.)

1.4.ALTERNATIV C.

	Styre, råd, utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

Utredningen har også tatt med et alternativ C som er betegnet "sammenlikningsalternativ" basert på en egen trasé for EC-trafikken uavhengig av eksisterende baner med en dimensjonerende hastighet på 300-350 km/t. Kravet til kurvatur gjør det umulig å føre en slik bane via alle Østfoldbyene. Det er antydnet flere mulige trasékorridorer for en slik EC-linje. IC-trafikk vil føres på dobbeltspor som i hovedtrekk følger nåværende trasé.

Alt. C vil være betydelig mer kostbart i anlegg enn de andre alternativene og ansees av NSB ikke som aktuelt før et godt stykke inn i neste århundre.

2.KONSEKVENsutredningen FASE I.

Konsekvensutredningsarbeidet skal pågå i to faser. I fase I er konsekvensutredningen foretatt på et grovmasket nivå. Dvs. at konsekvensene ikke detaljbeskrives, men konfliktpotensialet av ulike trasévalg forsøkes belyst. Denne utredningen legger hovedvekten på miljø og naturressurser og den inneholder få vurderinger i forhold til kommuneplaner, by- og tettstedsproblematikk. Dette vil bli fokusert sterkere i fase II - hovedplannivå.

Linjeføringene i høyhastighetsprosjektet har høye krav til kurvatur og stigningsforhold, og vil derfor være stivere enn dagens jernbane. Med unntak av åpningene påvirker ikke tunnelstrekningene omgivelsene og er miljømessig uproblematiske. Men nye dagstrekninger langs eksisterende jernbane vil ikke kunne underordne seg landskap og terreng på samme måte som i dag og de vil dermed kunne være miljømessig problematiske.

2.1.KONSEKVENSER KNYTTET TIL PARSELLEN GJENNOM RÅDE.

For Rådes del så vil vi her omtale konsekvensene av Alt.A, Alt.B2 og Alt.B3 under ett, fordi disse tre traséalternativene vil følge

	Styre,råd,utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

det som en kaller "dagens trasè" gjennom Råde, på dette grovmaskede nivå.

Alt.B1 vil vi omtale for seg, fordi dette trasèalternativet vil medføre at banen legges i en helt ny korridor gjennom Raet.

2.2.KONSEKVENSER AV TRASÈVALG A, B2 OG B3 GJENNOM RÅDE.

I utredningen sier man at trasèen kan unngå konflikt med kulturlandskapet ved Auberghølen ved å følge en nordligere kurve (nærmere eksisterende) og at en ved Skinnerflo unngår uheldige konsekvenser ved å utvide mot vest, ikke mot strandsonen.

Tunnelløsning er ikke vurdert på dette nivået av konsekvensutredningsarbeidet.

Videre sier en i utredningen at våtmarksområdet Skinnerflo - Auberghølen berøres. Skinnerflo er et naturreservat.

2.3.KONSEKVENSER AV TRASÈVALG B1 GJENNOM RÅDE.

I utredningen sier man at dette alternativet vil medføre store negative konsekvenser i sårbare og verdifulle områder, blant annet berøres et regionalt viktig kulturlandskapsområde i Råde. Inngrepet i dette alternativet er i konflikt med landskapets bærende hovedformer.

Videre vil alternativet medføre en endring av landskapets kulturhistoriske innhold langs dagstrekningen og omgivelsene rundt Råde kirke kan endres slik at dette monumentale bygg kan få underordnet betydning.

En har ikke vurdert de etiske sidene ved å føre jernbanen under Råde kirke.

	Styre,råd,utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

En berører ikke naturreservater i dette trasèevalget, men store områder som har stor verdi med tanke på naturopplevelser berøres. Det vil være store negative konsekvenser for friluftslivet ved dette trasèevalget.

En har ikke vurdert konsekvensene for den tettbygde boligbebyggelsen i Råde på dette utredningsnivået.

3.FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING FASE II FOR STREKNINGEN RÅDE-SKJEBERG OG HALDEN-KORNSJØ (KOMMUNEDELPLANNIVÅ):

Ut fra konsekvensutredningens fase I, den relativt grovmaskede konsekvensutredningen, er det NSBs oppfatning at man skal ha tilstrekkelig grunnlag for å treffe prinsippvedtak i Stortinget eller regjeringen om utbygging av banen til høyhastighetsstandard.

Program for fase II skal danne grunnlag for en konsekvensutredning på kommunedelplannivå.

I forslaget til program for konsekvensutredningens fase II har man lagt vekt på å arbeide videre med utredninger om følgende forhold:

- Trasèealternativ, arealbruk
- Stasjonslokalisering og utforming
- Anleggskostnader/Vedlikeholdskostnader
- Støy og viberasjoner, spesielt i byer og tettsteder
- Landskap og kulturmiljø
- Naturvernområder
- Driftsforhold i landbruk og skogbruk
- Friluftsliv og rekreasjon
- Konsekvenser i anleggsperioden

I forslaget til fase II sier en at de fleste samfunnsmessige konsekvensene ikke vil bli utredet ut over det en har gjennomført i den grovmaskede konsekvensutredningen i fase I. Dette synes ikke å

	Styre,råd,utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

være tilfredstillende i forhold til de behov kommunen har for å koordinere kommuneplanarbeidet sitt med prosjekter av denne størrelsen, prosjekter som vil kunne medføre store samfunnsmessige konsekvenser for den enkelte kommune.

FORSLAG TIL RÅDE KOMMUNES UTTALELSE :

Råde kommune vil komme med følgende uttalelse til de fremlagte dokumentene i denne fasen av NSBs Høyhastighetsprosjekt:

1. Til Hovedrapport-Jernbaneutredning for Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø:

Råde kommune mener at Råde stasjon fortsatt bør opprettholdes som IC-stasjon, slik den er i dag.

Dette fordi Råde stasjon er en viktig avlastingsstasjon for IC-pendlere fra nordlige deler av Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, med sin strategiske beliggenhet nord for disse store bykommunene. Miljømessig og transportøkonomisk vil det være positivt at IC-pendlere bruker bil ut av byområdene (til Råde) for å ta toget nordover på morgenen og motsatt på ettermiddagen, isteden for å bidra til å øke køene inn og ut av byene i rushtiden.

En opprettholdelse av Råde stasjon som IC-stasjon vil også være viktig for kommunens betydning som boligområde for IC-pendlere i fremtiden.

2. Til Konsekvensutredning fase I for hele strekningen Oslo-Kornsjø:

Ut fra den grovmaskede konsekvensutredningen som er foretatt mener Råde kommune at de miljømessig store negative konsekvensene knyttet til trasèalternativ B1 viser at denne trasèen ikke kan være et aktuelt alternativ.

	Styre,råd,utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

Råde kommune ønsker å vurdere ulike avbøtende tiltak for å tilpasse en stivere linjeføring til landskapet langs eksisterende jernbanetrasè.

3. Til Forslag til Program for konsekvensutredning fase II for strekningene Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø:

Høyhastighetsprosjektet vil kunne medføre store samfunnsmessige konsekvenser lokalt. Dette er konsekvenser som må utredes med utgangspunkt i den enkelte kommunes planer og behov. Derfor har Råde kommune en del kommentarer til forslaget til program for konsekvensutredningens fase II.

Til forslaget pkt 5.3:

Det vil også være viktig å beregne støy i mer spredtbygde strøk i denne fasen.

Til forslaget pkt 5.4.1:

Det må også vurderes og visualiseres tunelløsninger i denne fasen, fordi dette er det viktigste tiltaket for å avbøte større landskapsinngrep som kan ødelegge hele eller deler av natur- og/eller kulturlandskapet.

Til forslaget pkt 7.1:

Det bør i denne fasen vurderes ulike tiltak for å avbøte trafikkulykker.

Til forslaget pkt 7.2.:

Lokale og regionale sysselsettingsvirkninger av høyhastighetsprosjektet bør vurderes i denne fasen.

Til forslaget pkt 7.3:

I denne fasen bør det lokale utbyggingsmønsteret vurderes, dette med utgangspunkt i kommuneplanen og høyhastighetsprosjektet.

Til forslaget pkt 7.4:

	Styre,råd,utvalg	Møtested	Møtedato	Saksbeh.
MØTEBOK FOR R Å D E	MILJØVERNUTVALGET 02/93	Rådhuset	18/01/93	SWN

Lokale konsekvenser av sosial og velferdsmessig art bør også vurderes i denne fasen.

Til forslaget pkt 9:

Det presiseres at en sammenstillende analyse bør være knyttet opp mot den enkelte kommune og den enkelte kommuneplan.

INNSTILLING:

1. Råde kommune vedtar ovennevnte forslag til uttalelse.
2. Råde kommune slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Østfold om NSBs Høyhastighetsprosjekt.
3. Miljøvernutvalgets vedtak oversendes Formannskapet for endelig vedtak.

VEDTAK:

Innstillingens pkt.1.1, første setning ble foreslått endret til:
Råde kommune mener at Råde stasjon fortsatt må opprettholdes som IC-stasjon, slik den er i dag.

Innstillingens pkt.1.2, siste setning ble foreslått endret til:
Råde kommune ønsker å vurdere ulike avbøtende tiltak for å tilpasse en stivere linjeføring til landskapet langs eksisterende jernbanetrasè - Alternativ A.

Innstillingen med foreslåtte endringer ble enstemmig vedtatt.

Særutskrift sendt:
Teknisk sjef
Formannskap
Nærings & Ressursavd.

19.1.93



PROSJEKT
KOMMUNE-
SAMMENSLUTNINGEN
BORGE FREDRIKSTAD KRÅKERØY ONSØY ROLVSØY

C09

Deres ref: 90/2377 512
Vår ref: PES/93/46
Arkiv: Q62-&13

15.02.1993

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSDANER	Kass.kode
18 FEB. 1993	
Sak/Doknr. 10/25 - .	1/3
Arkivbet.	

● HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.
JERNBANEUTREDNING - KONSEKVENsutREDNING.

Til underretning meddeles at Fredrikstadutvalgets Arbeidsutvalg (AFRU) behandlet ovennevnte sak og fattet slikt enstemmig vedtak i sitt møte 10.02.93:

1. Fredrikstadutvalgets arbeidsutvalg slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold (inntatt som vedlegg 1).
2. Under henvisning til punkt 1 - 3 i saksframleggets vurderingsdel, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet bidra med å finne alternative trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.
3. Arbeidsutvalget vil, med henblikk på en helhetlig infrastrukturutvikling, kreve at NSB under fase II i utredningen vurderer bygging av et sidespor til Borg havn, avd. Øra.

Med hilsen

Bjerg-Olene Nilsen
førstesekretær

Vedlegg: fellesuttalelse

O N S Ø Y K O M M U N E

U T S K R I F T A V M Ø T E B O K

NORGES STATSBANER		Kass.kode
25 JAN. 1993		
Sak./Doknr.	*	
Arkivbet.		

Behandlet av			
Formannskapet	Sak nr. : 1/93	Saksbeh.: A.B. Marthinussen	
	Jour. nr. : 16/93	Dato : 14.01.93	
		Mappe 061	Avgj. av K
Kommunestyret	Sak nr. : 1/93	Saksbeh.: A.B. Marthinussen	
	Jour. nr. : 16/93	Dato : 14.01.93	
		Mappe 061	Avgj. av K

KONSEKVENsutredning for HØYHASTIGHETSTOG: OSLO - KORNSJØ
(GØTEBORG).

Vedlegg:

Høyhastighet Oslo - Kornsjø (Gøteborg) - sammendrag og status.
Fellesuttalelse for Østfold.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Saksopplysninger:

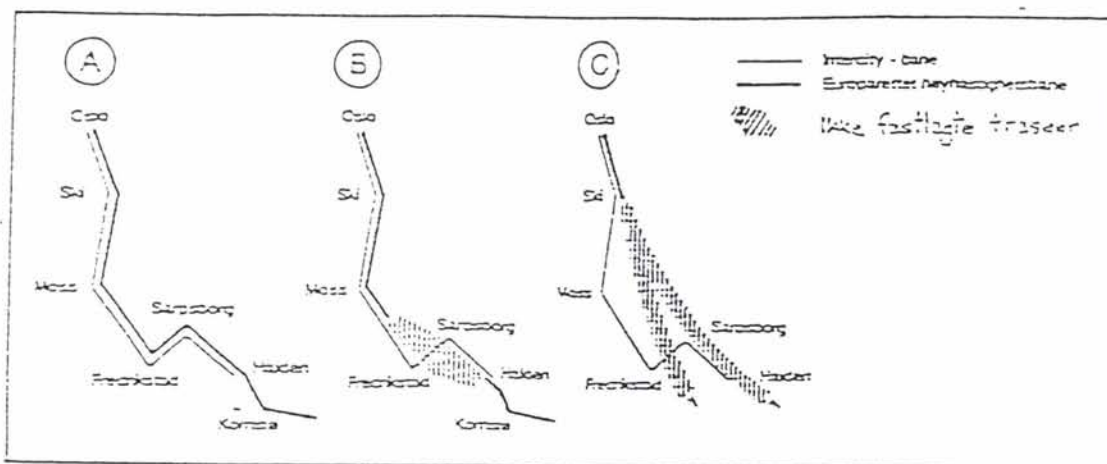
De europeiske jernbaneselskapene på kontinentet har startet utbyggingen av høyhastighetstog. Vi kjenner Frankrike og Tysklands heldige satsinger og fikk sist sommer også demonstrert Sveriges fremskritt. Jernbane har mange fordeler, ikke minst på miljøområdet, men også økonomiske.

Derfor har NSB i samråd med Miljøverndepartementet utarbeidet et program for et norsk prosjekt. Det var naturlig først å velge vår "tilknyttingslinje" mot det europeiske høyhastighetsnettet, dvs. Oslo - Kornsjø.

For et prosjekt av denne dimensjonen er det nødvendig å utarbeide en konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens kap.VII-a.

Dagens linje berører Onsøy kommune på en ca. 5 km lang strekning fra Skinnerflo til den krysser Seutelven ved Kjølberg.

Forslag til alternative traceer (alle med dobbeltspor):



Alternative prinsippløsninger

Alt. A

Traseen følger stort sett dagens linjeføring, men får kurveutrettinger for å kunne tåle dimensjonerende hastighet på 200 km/t.

Alt. B

Dette alternativet følger alt.A unntatt strekningen Råde - Skjeberg. Der deler det seg i tre underalternativer:

B1 går direkte Råde - Sarpsborg.

B2 tar av fra alt.A ved Ørmen, går delvis under Fredrikstadmarka og over/under Glomma like nord for Omberg til Torp i Borge og videre mot Skjeberg.

B3 følger alt.A til Gluppe hvor den går inn i tunnel. Fredrikstad stasjon er tenkt lagt i fjell på kote -24 (B3.1) eller -16 (B3.2). Derfra følger ett alternativ (B3.2) dagens trase gjennom Lisleby og over Glomma som B2, mens et annet (B3.1) går under Glomma og inn på alt B2 ved Storedalanlegget.

Alt. C

Alternativet er en eksklusiv Europarettet høyhastighetsbane (300-350 km/t) som bare i svært grove skisser er tenkt fra Ski mot Sverige. Den berører knapt Nedre Glomma regionen og sikkert ikke Onsøy kommune.

Forøvrig er dette prosjektet uaktuelt på det nåværende stadium av planleggingen.

REISETIDEN Oslo - Fredrikstad vil bli redusert fra 1t 23min til 36min. Dette vil "flytte" Fredrikstad nærmere hovedstaden og med økte avgangsfrekvenser på kanskje en halv time i rush-tidene gjøre våre områder mere attraktive både for næringslivet og som bosted. Vis-a-versa må vi også være forberedt på større aktiviteter i våre ettertraktede friområder langs kysten.

STOPPESTED

Så langt er det beskrevet en generelt tenkt jernbaneutvikling uten tanke på IC (InterCity) eller EC (EuropaCity). Begge typer pluss lokaltogtrafikk skal avvikles på samme linjenett, men må avpasse stoppesteder etter sin type.

EC-tog skal stoppe bare ett sted i Østfold.

IC-tog skal stoppe i våre fire byer.

Lokaltrafikken vil stoppe på alle stasjoner som NSB finner økonomisk forsvarlig. Hvor det ene stoppestedet for EC-tog vil bli er ikke nevnt i analysen.

KONSEKVENSER

I en slik konsekvensanalyse må en holde de positive konsekvensene opp imot de som virker negativ og virkningene behøver slett ikke oppfattes likt av alle. NSB's analyse gir klare holdepunkter for at Østfoldbanen nå må ha en ansiktsløfting og bare det er positivt. Likeså er det nok stor enighet om at reduksjon av reisetiden er av det gode.

Ved vurderinger av konsekvensene er det likevel prosjektets betydning for miljø og natur som tar størst oppmerksomhet. For Onsøys del er det altså relativt små inngrep som er skissert. Dobbeltspor betyr utvidet trasebredde og trolig fjerning av alle planoverganger (underganger blir bygd). Selve traseen blir litt endret ved utretting av noen "skarpe" kurver. Ved det gamle steinbruddet nord for Onsøy stasjon (Bergenud Gjenvinning) må linjen føres lenger mot vest. Det kan bl.a. gå ut over noe dyrkamark, men er nødvendig for ikke å måtte legge linjen ut i Seutelven eller dens nære våtmarksområder. Disse områdene er vurdert som verdifulle landskapsområder som ikke må berøres mer enn høyst nødvendig. Traseen er derfor foreslått trukket generelt lenger mot vest. Skårakilen naturreservat blir ikke direkte berørt.

Seutelven representerer betydelige verdier i forhold til naturmiljø, landskapsvern, rekreasjon, fuglebiotop og etterhvert (igjen) fiskeelv. Offentlige tilskudd til kanalisering har skapt nytt liv i området. Dette må det tas tilstrekkelig hensyn til ved bygging av nye jernbanespor langs elven.

På "vår" strekning er det registrert 3-4 trekkveier av storvilt over traseen. De er oppgitt å være av relativt stor betydning, men vi antar at de sikres i nødvendig grad sammen med landbruksunderganger og gjerder.

Rapporten beskriver også at kulturmiljøet ved Onsøy stasjon blir berørt ved at stasjonen blir liggende uten tilknytting til banen. Til det er det å bemerke at selve stasjonsbygningen for tiden er utleid til private, men skal holdes vedlike gjennom en avtale med leier. Hvorvidt stasjonsbygningens konkrete tilknytting til banen er av stor kulturell betydning synes noe overdrevet. Dessuten vet vi ikke enda hvor den nye traseen blir liggende i forhold til gamle Onsøy stasjon.

Støy er en negativ miljøfaktor som øker med toghastigheten og antall tog. NSB antyder at ny teknologi vil redusere disse ulempene. Videre kan den bli mindre ved støyskjerming, men stor betydning kan ikke dette få. Da er selvfølgelig tunnel det beste. Imidlertid vil reiseopplevelsen forsvinne og det ville vel bli trist om ikke de reisende kan få se noen av de attraksjoner som vi har langs banen.

Støyproblematikken har også sammenheng med hvor mange som berøres. Innen vårt område er det få som berøres i forhold til de som bor i byer og andre tettsted. For de som sjeneres av togstøyen er det ille nok, men der må en få til en tilfredsstillende ordning.

Av de positive konsekvenser utover tid og komfort nevner NSB:

Luftforbedringer dersom flere bruker tog fremfor bil.

Energiforbruket reduseres ved overgang til tog.

Trafikkulykker reduseres. Høyhastighetstog er dessuten svært sikker.

Attraktivt område for både bolig, fritid og næringsliv.

Anleggsaktivitet med betydning for arbeidsforhold og inntekter.

Vi er enige med NSB i sin satsing med opprusting av dagens trase for å gi sitt publikum et bedre tilbud, både for IC og EC. Vi er også enige i deres argumenter for å realisere prosjektet. For Onsøys del vil vi imidlertid påpeke overfor utbygger om å ta hensyn til den vare naturen vi har langs Seutelven. Ellers vil vi forbeholde oss retten til å ha bemerkninger og innvendinger til prosjektet etterhvert som det blir gitt mere innhold.

PROSJEKTET UTENFOR ONSØY har også betydning for Onsøys befolkning, særlig gjelder det valget av EC-trase mellom Råde og Skjeberg (B1, B2 og B3).

B1 over Solli - Kalnes - Sarpsborg vil ikke berøre Onsøy direkte, men indirekte ved at vi blir "kvitt" trafikken og dens ulemper og mister muligheten for å få en stasjon nær Onsøy. Denne traseen har allerede fått noe motbør fra forskjellig hold samtidig som den et dyrt alternativ. Fredrikstad kan med dette alternativet risikere å komme i en bakevje dersom IC-utbyggingen ikke blir bygd til byen.

B2 fra Ørmen inn under Fredrikstadmarka i tunnel og ut på Ombergjordet i Rolvsøy dersom det blir bro over Glomma. Med tunnel under Glomma blir traseen den samme. Denne traseen kan gi grunnlag for etablering av en ny stasjon og danning av et senter som er i strid med vedtatte målsettinger om å styrke eksisterende bysentra. Likeså kan det bidra til en svekking av det lokale kollektivnettet gjennom spredning av ressursene.

B3 forutsettes lagt i tunnel under hele Fredrikstad og det kan virke greit nok. Prosjektet er imidlertid lite (eller slett ikke) utredet, men det er utenkelig at banen ikke vil gå gjennom/under Fredrikstad. Detaljplanleggingen må foregå i samarbeid med byens planlegging.

SAMARBEID

Fylkeskommunen har invitert berørte kommuner i Østfold til et samarbeid om saken. Det har vært avholdt flere møter og tilsammen er det laget en felles uttalelse som det er enighet om. Kort kan det sies at de berørte slutter seg til hovedtrekkene i NSB's forslag, men at det avklares en endelig løsning for jernbanen i Nedre Glomma-regionen første halvår 1993. Dette fordi konsekvensutredningen inneholder få vurderinger når det gjelder byer og tettsteder og spesielt da i Nedre Glomma-regionen som i stor grad har bymessig preg. Valg av alternativ vil derfor være vanskelig. Uttalelsen er vedlagt.

RESYME

Høyhastighetsprosjektet vil være det største og viktigste tiltaket på kommunikasjonssektoren i Østfold i overskuelig fremtid. Prosjektet representerer en ny giv for fylket og fordelene vil totalt sett være betydelig større enn ulempene. Gjennomføringen av prosjektet av henger en god del av hvordan planene behandles lokalt. En viktig målsetting må være å gi de rette signaler til sentrale besluttsende organer. På den måten kan vi søke å unngå/ redusere de negative sidene ved prosjektet gjennom detaljplanlegging og avbøtende tiltak.

Det er også viktig for den lave sysselsettingen i fylket at prosjektet kan komme igang snarest mulig.

Når det gjelder valg av løsninger vil vi forøvrig understreke at de største investeringene fortrinnsvis bør settes inn der nytten er størst. Dette må i prinsippet innebære at kostbare løsninger i form av tunneller utenfor tettbygde strøk nedprioriteres til fordel for miljøtiltak i f.eks. Fredrikstad.

INNSTILLING :

Onsøy kommune slutter seg til vedlagte felles uttalelse for Østfold med de kommentarer som gitt i saksfremstillingen.

FORMANNSKAPETS INNSTILLING :

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

KOMMUNESTYRETS VEDTAK :

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Utskrift til :

NSB-Strategi og miljø, Postboks 1162, Sentrum, 107 OSLO 1
Østfold fylkeskomm., Nærings og ressursavd. Boks 202, 1706 SARPSBORG
Bygn.sjefen

Rett utskrift.

Dato : 18-1-93

Jau Pævi.



FREDRIKSTAD KOMMUNE

SENTRALADMINISTRASJONEN
LYKKEBERG 1

C11

1602 FREDRIKSTAD
Telefon (09) 394300
Telefax (09) 394504
Bankgiro 1000.05.0060.2
Postgiro 5 39 41 01

Tlf. saksbehandler: 09394500

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
0 2 FEB. 1993		
Sak/Doknr.	/68	
Arkivbet.		

Deres ref.
90/2377 512

Vår ref./Jnr./Mappe
RJ/92/2177/Q62

Dato:
29.01.1993

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ. JERNBANEUTREDNING (HOVEDRAPPORT).
KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a. OFF. HØRING.

Det vises til Deres ekspedisjon av 22.10.92.

Saken har vært forelagt Fredrikstad formannskap i møte 28.1.93.
Utskrift av møteboken med formannskapets vedtak samt vedlegg 3:
Fellesuttalelse fra Østfold følger vedlagt.

Med hilsen

Liv Simensen
Bysekretær

Gjenpart: Teknisk sjef
Kommunesammenslutningen
Østfold fylkeskommune, rådmannen
Moss kommune, rådmannen
Sarpsborg kommune, rådmannen
Halden kommune, rådmannen

Fredrikstad kommune

UTSKRIFT AV MØTEBOK

Behandlet av	
FORMANNSKAPET	Saksbeh.: Terje S. Lello
Sak nr. : 13/93	Dato : 28.01.93
Jour. nr. : 99/93	Mappe Q62 Avgj. av FORM

HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ. JERNBANEUTREDNING
(HOVEDRAPPORT). KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN OG BYGNINGS-
LOVENS KAP. VII-A. OFFENTLIG HØRING.

VEDLEGG:

1. Prinsippskisse alt. A, B og C.
2. Trasekorridorer alt. A, B1, B2 og B3.
3. Forslag til fellesuttalelse fra Østfold - Utarbeidet av redaksjonskomiteen oppnevnt på konferanse om høyhastighetsprosjektet i Fredrikstad 11.12.92.
4. Østfold fylkeskommunes saksframstilling (utkast av 14.01.93).
5. NSB's oversendelsesbrev av 22.10.92.

ANDRE SAKSDOKUMENTER (ikke vedlagt):

6. "Høyhastighet Oslo-Kornsjø (Gøteborg) Jernbaneutredning Hovedrapport"
+ seinere mottatt korrektur (eksemplarer til formannskapet/saksmappe).
7. NSBs informasjonsbrosjyre (eksemplar til formannskapet/saksmappe).

SAKSOPPLYSNINGER:

Resyme

NSB's melding om utbygging av en høyhastighetsforbindelse Oslo-Kornsjø var gjenstand for høring høsten 1991. Meldingen omfattet også et forslag til konsekvensutredningsprogram med en "grovmasket" del (fase I) og en mer detaljert del (fase II). Spesiell høring av program for fase II for strekningene Oslo S. - Ski, Sandbukta - Dilling (Moss), Dilling - Råde og Skjeberg - Halden skjedde våren 1992. Det vises til vedlegg 5.

Med brev av 221092 har NSB oversendt Jernbaneutredning Hovedrapport av oktober 1992, og konsekvensutredning for fase I med forslag til program for fase II (strekningene Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø) til høring. Frist er 010293.

I tråd med meldingen har konsekvensutredningen omfattet 3 hovedalternativer - som alle inkluderer både en utbygging for Europa-rettet trafikk (EuroCity) og en modernisering av InterCity-tilbudet. Alternativ A: IC og EC sammen med utbygging

i hovedsak langs nåværende trase, alternativ B: som alt. A, men med en ny egen trase for EC-trafikken i Nedre Glomma-området og alternativ C: IC på opprustet nåværende trase og EC på egen, ny trase.

NSB anbefaler i Jernbaneutredning Hovedrapport alternativ A. Forslaget fremlegges på oversiktsplannivå ("fylkeskommunedelplan") og må senere detaljutføres (kommunedelplan, reguleringsplan m.m.)

I Nedre Glomma har det under behandlingen av saken så langt vært klar skepsis til alternativ A. Dette henger sammen med at både samfunnsmessige og miljømessige konsekvenser er for lite klarlagt. I forslaget til vedtak - der første del er et "omforent" forslag til fellesuttalelse fra Østfold fylkeskommune og berørte kommuner - er det skilt mellom IC- og EC-delen av utbyggingsplanene. Når det gjelder IC-delen slutter en seg under bestemte forutsetninger til hovedtrekkene i NSB's forslag. For EC-delen må traseløsning vurderes nærmere - ikke minst i forhold til byutvikling og miljøkonsekvenser i Nedre Glomma.

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø inngår i NSB's forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-97. Denne forutsettes å bli behandlet av Stortinget i vårsesjonen 1993.

Behandlingsmåte

I betraktning av sakens store omfang har den korte høringsfristen vært et problem. En fordel for Sarpsborg kommune var at en der alt hadde opprettet en politisk/administrativ Arbeidsgruppe for NSB's jernbanespor gjennom Sarpsborg. Arbeidsgruppen har samarbeidet med Fredrikstad-kommunene om en felles uttalelse for Nedre Glomma. Videre har det etter initiativ fra fylkeskommunen vært holdt flere møter og seminarer for om mulig å komme frem til en fellesuttalelse fra Østfold. Det forslag til fellesuttalelse man har kommet frem til er inntatt som vedlegg 1. Rådmannen anbefaler i innstillingens punkt 1 at man slutter seg til forslaget. Punkt 2 i innstillingen er presiseringer fra Nedre Glomma. Disse ligger innenfor rammene av fellesuttalelsen.

Selv om ikke alle sektorer i kommunen har vært trukket like aktivt inn i det forberedende arbeidet, anses saksbehandlingen likevel å ha vært tilstrekkelig "fullført": mao foreliggende saksfremlegg forutsettes å kunne gå til såvel hovedutvalg som formannskap. Høringsfristen gir ikke mulighet for bystyrebehandling.

Saksframstilling

Det vises til vedlegg 2 - 4. Vedlegg 2 gir på en rimelig konsentrert måte en saksframstilling som er Østfold-fokusert.

VURDERING:

Også når det gjelder vurderingen vil en vise til vedlegg 2, som er basert på "fellesuttalelsen fra Østfold". En vil anbefale de prinsipielle vurderinger som fremkommer i den fylkeskommunale saksfremstilling, men vil også med utgangspunkt i "fellesuttalelsen fra Østfold" presisere forhold som er av overordnet betydning for bymiljøene og byutviklingen i Nedre Glomma regionen:

1. Utbyggingen av bane for høyhastighetstog er ledd i en overordnet miljøpolitikk hvor transportarbeid forutsettes flyttet fra vei, sjø og luft til bane. I Nedre Glomma regionen, hvor planen er å utbygge jernbanen gjennom eksisterende byområder, betyr dette at man vil få økt belastning på miljøet lokalt som konsekvens av en nasjonal satsning på en mer miljøvennlig transportløsning. Betydningen av denne effekten på byområdene er ikke vurdert i en helhetlig sammenheng i planforslaget. Planforslaget trekker opp visjoner for fremtidig satsning på forbindelsen til Europa og på reiser i Oslofjordregionen, men legger til grunn "en utviklingsbane for Østfold som i stor grad viderefører den næringsmessige og befolkningsmessige utvikling fylket har hatt på 1980-tallet". For Nedre Glomma regionen er det viktig at det i forbindelse med jernbaneutbyggingen blir foretatt en helhetlig infrastrukturvurdering for å utnytte regionens og byenes utviklingspotensiale og for å avdekke de muligheter til omstilling og nyskaping som er knyttet til transportsystemet.

2. Byutviklingen vil i betydelig grad betinges av tiltak i transportsektoren og derfor må slike tiltak planlegges med tanke på de konsekvenser som vil gjøre seg gjeldende for lokalisering og arealutnyttelse i regionen og byene. En kan ikke forvente at NSB, som en transportbedrift, kan ta ansvar for utviklingen i Nedre Glomma, men NSB må tilpasse seg planforutsetningene i området. Det er derfor nødvendig med et nært samarbeid mellom NSB, fylket og kommunene for å sikre gode, langsiktige løsninger. Når NSB i sitt forslag til program for konsekvensutredning fase II ikke finner grunn til ytterligere utredning av samfunnsmessige konsekvenser mht næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og boligbygging, sosiale og velferdsmessige forhold, så må fylket og kommunene kreve at disse temaene blir vurdert under fase II i utredningen.

3. De spesielle problemstillinger som er knyttet til jernbaneutbygging gjennom byområdene må relateres til bysamfunnets behov og fysiske og økonomiske realiteter. Det vil si at inngrep i by- og bygningsmiljø, barrierevirkninger, trafiksikkerhet, helsebelastninger, psykologiske belastninger, støy og vibrasjoner, effekt på eiendomsverdier m.v. må vurderes. Det samme gjelder de positive muligheter til bruk av tunneller, skjerming, stasjonsoppgradering, utforming av restarealer m.m. Selv om det i en tidlig fase er uhensiktsmessig å gå i detalj på enkeltaspekter, så er det nødvendig å formulere retningslinjer eller prinsipper som sier noe om hva som kan eller ikke kan aksepteres.

INNSTILLING:

Rådmannen tilrår formannskapet å gjøre slikt vedtak:

1. Formannskapet slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold (inntatt som vedlegg 3).
2. Under henvisning til punkt 1 - 3 i saksframleggets vurderingsdel, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet bidra med å finne alternative trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

Fredrikstad, 20.01.1993

Roar Julsen
rådmann

VEDTAK:

På vegne av Høyre fremmet Ragnar-Sten Holmquist forslag til et nytt punkt 3 i innstillingen:

- " Formannskapet vil, med henblikk på en helhetlig infrastrukturutvikling,
- " kreve at NSB under fase II i utredningen vurderer bygging av et sidespor
- " til Borg havn, avd. Øra.

På vegne av SV fremmet Øivind E. Sæther forslag til et nytt punkt 4 i innstillingen:

- " Formannskapet ber om at den videre behandlingen av saken foregår i
- " Prosjekt kommunesammenslutningen og fremmes for AFRU/FRU.

Rådmannens innstilling med Høyres og SVs tilleggsforslag ble enst. vedtatt.

Rett utskrift.

Utskrift sendt: NSB Strategi og miljø, 0107 Oslo

Dato: 29.1.93

Dato: 29.1.93

Liv Simensen
Liv Simensen
Bysekretær

Gjenpart: Teknisk sjef
 Kommunesammenslutningen
 Østfold fylkeskommune
 Moss kommune
 Sarpsborg kommune
 Halden kommune



C12

ROLVSØY KOMMUNE

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
Nærings-og ressursavdelingen
Postboks 220
1701 Sarpsborg.

26 01. 93

91/05071-032
841

J.nr. 42/93/mh

Arkiv nr. 720

Rolvsøy, 25.01.1993

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.

Overnevnte sak er behandlet i Rolvsøy formannskaps møte 21.januar 1993.

Utskrift av saken med teknisk styre, helse-og sosialutvalget samt Miljøvernutvalgets uttalelser er inntatt i saksutredningen.

Rådmannskontoret i Rolvsøy

Mart Fauskjaer
formannsk.sekr.

Behandlet/behandles av			
Teknisk styre	Sak nr. : 8/93 Jour. nr. : 77/93	Saksbeh. : Terje Heen Dato : 18.01.93 Mappe : 721.001	Møtt: 7 av 7 Stat: VE/TS
Hovedutvalg helse- sosial	Sak nr. : 3/93 Jour. nr. : 21/93	Saksbeh. : Terje Heen Dato : 20.01.93 Mappe :	Stat: TB/SS
Miljøvernutvalget	Sak nr. : 2/93 Jour. nr. : 42/93	Saksbeh. : Terje Heen Dato : 21.01.93 Mappe :	Stat: TB/MU
Formannskapet	Sak nr. : 4/93 Jour. nr. : 42/93	Saksbeh. : Terje Heen Dato : 21.01.93 Mappe :	Stat: TB/FS

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ. JERNBANEUTREDNING
HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG
BYGN.LOVENS KAP.VII-A.**

VEDLEGG:

1. Fellesuttalelse fra Østfold.
2. Østfold fylkeskommunes saksfremstilling- saksfremlegg datert 04.01.93.
3. "Høyhastighet Oslo-Kornsjø." Sammendrag og status utarbeidet av NSB og Østfold fylkeskommune.
4. Oversiktskart med tracealternativer.

ANDRE SAKSDOKUMENTER (IKKE VEDLAGT):

- NSB's oversendelse pr.22.10.92 med hovedrapport og konsekvensutredning.

SAKSUTREDNING:

RESYME.

NSB's melding om utbygging av en høyhastighetsforbindelse Oslo-Kornsjø var gjenstand for høring høsten 1991. Meldingen omfatter også et forslag til konsekvensutredningsprogram med en "grovmasket" del (fase I) og en mer detaljert del (fase II). Spesiell høring av program for fase II for strekningen Oslo S. - Ski, Sandbukta - Dilling, Dilling - Råde og Skjeberg - Halden skjedde våren 1992.

Med brev av 22.10.92 har NSB oversendt Jernbaneutredning-Hovedrapport av oktober 1992, og konsekvensutredning for fase I med forslag til program for fase II (strekningen Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø) til høring. Frist er 1 februar 1992.

I tråd med meldingen har konsekvensutredningen omfattet 3 hovedalternativer - som alle inkluderer både en utbygging for Europa rettet trafikk (EuroCity) og en modernisering av InterCity-tilbudet.

Alternativ A: IC og EC sammen, med utbygging i hovedsak langs nåværende trase.

Alternativ B: Som alternativ A, men med en ny egen trase for EC-trafikk i Nedre Glomma-området.

Alternativ C: IC på opprustet nåværende trase, og EC på egen ny trase.

NSB anbefaler i Jernbaneutredningens hovedrapport alternativ A.

Forslaget fremlegges på oversiktsplannivå ("fylkeskommunedelplan") og må senere detaljutføres (kommunedelplan, reguleringsplan m.m.).

I Nedre Glomma er det under behandlingen av saken så langt vært skepsis til alt. A. Dette henger sammen med at både samfunnsmessige og miljømessige konsekvenser er for lite klarlagt.

I forslaget til vedtak - der første del er et "omforenet" forslag til fellesuttalelse fra Østfold fylkeskommune og berørte kommuner - er det skilt mellom IC- og EC- delen av utbyggingsplanene. Når det gjelder IC delen sluttet en seg under bestemte forutsetninger til hovedtrekkene i NSB's forslag. For EC-delen må traseløsning vurderes nærmere - ikke minst i forhold til byutvikling og miljøkonsekvenser i Nedre Glomma regionen.

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø inngår i NSB's forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-1997. Denne forutsettes å bli behandlet av Stortinget i vårsesjonen 1993.

VURDERING

Når det gjelder vurderingen vises det til vedlegg 2, som er basert på "fellesuttalelsen fra Østfold". En vil anbefale de prinsipielle vurderinger som fremkommer i den fylkeskommunale saksfremstilling, men vil også med utgangspunkt i "fellesuttalelsen fra Østfold" presisere forhold som er av overordnet betydning for bymiljøene og byutviklingen i Nedre Glomma regionen:

1. Utbyggingen av bane for høyhastighetstog er ledd i en overordnet miljøpolitikk hvor transportarbeid forutsettes flyttet fra vei, sjø og luft til jernbane. I Nedre Glomma regionen, hvor planen er å utbygge jernbanen gjennom eksisterende byområder, betyr dette at man vil få økt belastning på miljøet lokalt som konsekvens av en nasjonal satsning på en mer miljøvennlig transportløsning. Betydningen av denne effekten på byområdene er ikke vurdert i en helhetlig sammenheng i planforslaget. Planforslaget trekker opp visjoner for fremtidig satsning på forbindelsen til Europa og på reiser i Oslofjordregionen, men legger til grunn "en utviklingsbane for Østfold som i stor grad viderefører den næringsmessige og befolkningsmessige utvikling fylket har hatt på 1980-tallet". For Nedre Glomma regionen er det viktig at det i forbindelse med jernbaneutbyggingen blir foretatt en helhetlig infrastrukturvurdering for å utnytte regionens og byenes utviklingspotensial, og for å avdekke de muligheter til omstilling og nyskaping som er knyttet til transportsystemet.
2. Byutviklingen vil i betydelig grad betinges av tiltak i transportsektoren, og derfor må slike tiltak planlegges med tanke på de konsekvenser som vil gjøre seg gjeldene for lokalisering og arealutnyttelse i regionen og byene.

En kan ikke forvente at NSB, som en transportbedrift, kan ta ansvar for utviklingen i Nedre Glomma, men NSB må tilpasse seg planforutsetningene i området. Det er derfor nødvendig med et nært samarbeid mellom NSB, fylket og kommunene for å sikre gode, langsiktige løsninger. Når NSB i sitt forslag til program for konsekvensutredning fase II, ikke finner grunn til ytterligere utredning av samfunnsmessige konsekvenser m.h.t næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og boligbygging, sosiale og velferds-messige forhold, må så fylket og kommunene kreve at disse temaene blir vurdert under fase II i utredningen.

3. De spesielle problemstillinger som er knyttet til jernbaneutbygging gjennom byområdene må relateres til bysamfunnets behov og fysisk og økonomiske realiteter. Det vil si at inngrep i by- og bygningsmiljø, barrierevirkninger, trafikksikkerhet, helsebelastninger, psykologiske belastninger, støy og vibrasjoner, effekt på eiendomsverdier m.v. må vurderes. Det samme gjelder de positive muligheter til bruk av tunneller, skjerming, stasjonsoppgradering, utforming av restarealer m.m. selv om det i en tidlig fase er uhensiktsmessig å gå i detalj på enkeltaspekter, så er det nødvendig å formulere retningslinjer eller prinsipper som sier noe om hva som kan eller ikke kan aksepteres.

BEHANDLINGSMÅTE

I betraktning til sakens store omfang har den korte høringsfrist vært et problem for kommunene. Sarpsborg kommune hadde imidlertid på et tidlig tidspunkt nedsatt et politisk/administrativt utvalg som skulle arbeide med NSB's jernbanespor gjennom Sarpsborg, og gjennom dette utvalget ble det opprettet et samarbeid med Fredrikstad kommune om en felles uttalelse for Nedre Glomma-regionen.

Det er på initiativ fra fylkeskommunen avholdt flere møter og seminarer for om mulig å komme fram til en fellesuttalelse for Østfold.

I det samarbeidet Nedre Glomma-utvalget har ordfører Svein Høyden, teknisk sjef Gunnar Holme og miljøvernleder Terje Heen deltatt fra Rolvsøy kommune.

I sakens innstilling foreslås fellesuttalelse for Østfold tatt inn som punkt 1, mens punkt 2 inneholder presiseringen fra kommunene i Fredrikstad og Sarpsborgdistriktet.

INNSTILLING

Det anbefales at teknisk styre fremmer følgende

INNSTILLING

1. Teknisk styre slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold (inntatt som vedlegg 1).
2. Under henvisning til vurderingsdelens punkt 1 - 3 i saksframlegget, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg- distriktet bidra med å finne alternative trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

VEDTAK :

Som innstilling.

HELSE- OG SOSIALUTVALGETS INNSTILLING:

Helsesjef og sosialleder anbefaler at Helse og sosialutvalget fremmer følgende

INNSTILLING

Helse- og sosialutvalget vil spesielt påpeke følgende forhold:

Utbygging og drift av slike anlegg som her er beskrevet vil nødvendigvis føre til en økt helsemessig og sosial belastning på de områder som vil ligge nær inntil en slik jernbanetrase. Det vil derfor være av stor viktighet at det blir lagt vekt på å redusere belastningene på boligområder mest mulig. Konsekvensene av utbyggingen for nærmiljøet og boligområdene må nærmere utredes før trasevalg blir endelig bestemt.

MILJØVERNUTVALGETS INNSTILLING:

Miljøvernutvalget slutter seg til innstillingen til teknisk styre.

FORMANNSKAPETS ENST. VEDTAK:

1. Rolvsøy Formannskap slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold.
2. Under henvisning til vurderingsdelens punkt 1 - 3 i saksframlegget, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet bidra med å finne alternative trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

Løst utskrift 27/93
ROLVSØY KOMMUNE
Ment + anlegg

BORGE KOMMUNE UTSKRIFT AV MØTEBOK

NORGES STATSBANER	kass.kode
- 5 FEB. 1993	
Sak/Doknr.	X
Arkivbet.	

C13

BEHANDLET AV				
FORMANNSKAPET	SAKSBEH.:			
SAK NR. : 7/93	DATE : 28.01.93	MØTT: 9 AV 9		
JOUR. NR. : 2419/92	MAPPE 721	AVGJ. AV		

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ - JERNBANEUTREDNING (HOVEDRAPPORT) KONSEKVENSSUTREDNING ETTER PLAN-OG BYGNINGS- LOVENS KAP VII-A UTLEGGING TIL OFFENTLIG HØRING

- Vedlegg:
1. Forslag til fellesuttalelse fra Østfold - utarbeidet av redaksjonskomiteen oppnevnt på konferanse om høyhastighetsprosjektet i Fredrikstad 11.12.92.
 2. Østfold Fylkeskommunes saksframstilling utkast av 14.01.93 (se vedlegget i referatheftet).
 3. NSBs oversendelsesbrev av 22.10.92.
 4. Hefte-høyhastighet Oslo-Kornsjø (Gøteborg) sammendrag og status desember 1992.

Utrykket

- bilag:
1. Høyhastighet Oslo-Kornsjø(Gøteborg) jernbaneutredning. Hovedrapport av oktober 1992.
 2. Konsekvensutredning etter plan-og bygningslovens kap.VII-a av 01.oktober 1992.
 3. Brev m/vedlegg fra NSB av 05.11.92.

Rådmannen bemerker:

NSBs melding om utbygging av en høyhastighetsforbindelse Oslo-Kornsjø var gjenstand for høring høsten 1991. Meldingen omfattet også et forslag til konsekvensutredningsprogram med en "grovmasket" del (fase I) og en mer detaljert del (fase II). Spesiell høring av program for fase II for strekningene Oslo S. - Ski, Sandbukta, Dilling (Moss), Dilling, Råde og Skjeberg - Halden skjedde våren 1992.

Med brev av 22.10.92 har NSB oversendt jernbaneutredning hovedrapport av oktober 1992. og konsekvensutredning for fase I med forslag til program for fase II (strekningene Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø) til høring. **Frist er 01.02.1993.**

I tråd med meldingen har konsekvensutredningen omfattet 3 hovedalternativer - som alle inkluderer både en utbygging av Europarettet trafikk (EuroCity) og en modernisering av InterCity-tilbudet. Alternativ A: IC og EC sammen med utbygging i hovedsak langs nåværende trase, alternativ B: Som alt.A, men med en ny egen trase for EC-trafikken i Nedre Glomma-området og alternativ C: IC på opprustet nåværende trase og EC på egen, ny trase.

NSB anbefaler i jernbaneutredning hovedrapport alternativ A. Forslaget fremlegges på oversiktsplannivå ("fylkeskommunedelplan"), og må senere detaljutføres (kommunedelplan, reguleringsplan m.m.)

I Nedre Glomma har det under behandlingen av saken så langt vært klar skepsis til alternativ A. Dette henger sammen med at både samfunnsmessige og miljømessige konsekvenser er for lite klarlagt. I forslaget til vedtak - der første del er et "omforent" forslag til fellesuttalelse fra Østfold fylkeskommune og berørte kommuner - er det skilt mellom IC og EC-delen av utbyggingsplanene. Når det gjelder IC-delen slutter en seg under bestemte forutsetninger til hovedtrekkene i NSB's forslag. For EC-delen må traseløsning vurderes nærmere - ikke minst i forhold til byutvikling og miljøkonsekvenser i Nedre Glomma.

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø inngår i NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-97. Denne forutsettes å bli behandlet av Stortinget våresesjonen 1993.

BEHANDLINGSMÅTE

I betraktning av sakens store omfang har den korte høringsfristen vært et problem. En fordel for Sarpsborg kommune var at en der alt hadde opprettet en politisk/administrativ arbeidsgruppe for NSBs jernbanespor gjennom Sarpsborg. Arbeidsgruppen har samarbeidet med Fredrikstad kommune om en felles uttalelse for Nedre Glomma. Videre har det etter initiativ fra fylkeskommunen vært holdt flere møter og konferanser for om mulig å komme fram til en fellesuttalelse fra Østfold. Det forslag til fellesuttalelse man har kommet frem til, er inntatt som vedlegg 1. Rådmannen anbefaler i innstillingens punkt 1 at man slutter seg til forslaget. Punkt 2 i innstillingen er presiseringer fra Nedre Glomma. Disse ligger innenfor rammene av fellesuttalelsen.

SAKSFRAMSTILLING

Det vises til vedlegg 2 - 4. Vedlegg 2 gir på en rimelig konsentrert måte en saksframstilling som er Østfold-fokusert.

VURDERING

Også når det gjelder vurderingen vil en vise til vedlegg 2, som er basert på "fellesuttalelsen fra Østfold". En vil anbefale de prinsipielle vurderinger som fremkommer i den fylkeskommunale saksframstilling, men vil også med utgangspunkt i "fellesuttalelsen fra Østfold" presisere forhold som er av overordnet betydning for bymiljøene og byutviklingen i Nedre Glomma-regionen.

1.

Utbyggingen av bane for høyhastighetstog er ledd i en overordnet miljøpolitikk hvor transportarbeid forutsettes flyttet fra vei, sjø og luft til bane. I Nedre Glomma-regionen, hvor planen er å utbygge jernbanen gjennom eksisterende byområder, betyr dette at man vil få økt belastning på miljøet lokalt som konsekvens av en nasjonal satsning på en mer miljøvennlig transportløsning. Betydningen av denne effekten på byområdene er ikke vurdert i en helhetlig sammenheng i planforslaget. Planforslaget trekker opp visjoner for fremtidig satsning på forbindelsen til Europa og på reiser i Oslo-fjordregionen, men legger til grunn "en utviklingsbane for Østfold som i stor grad viderefører en næringsmessig og befolkningsmessig utvikling fylket har hatt på 1980-tallet". For Nedre Glomma-regionen er det viktig at det i forbindelse med jernbaneutbyggingen blir foretatt en helhetlig infrastrukturvurdering for å utnytte regionens

og byenes utviklingspotensiale, og for å avdekke de muligheter til omstilling og nyskaping som er knyttet til transportsystemet.

2.

Byutviklingen vil i betydelig grad betinges av tiltak i transportsektoren, og derfor må slike tiltak planlegges med tanke på de konsekvenser som vil gjøre seg gjeldende for lokalisering og arealutnyttelse i regionen og byene. En kan ikke forvente at NSB, som en transportbedrift, kan ta ansvar for utviklingen i Nedre Glomma, men NSB må tilpasse seg planforutsetningene i området. Det er derfor nødvendig med et nært samarbeid med NSB, fylket og kommunene for å sikre gode, langsiktige løsninger. Når NSB i sitt forslag til program for ytterligere utredning av samfunnsmessige konsekvenser mht. næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og boligbygging, sosiale og velferdsmessige forhold, så må fylket og kommunene kreve at disse temaene blir vurdert under fase II i utredningen.

3.

De spesielle problemstillinger som er knyttet til jernbaneutbygging gjennom byområdene må relateres til bysamfunnets behov og fysiske og økonomiske realiteter. Det vil si at inngrep i by- og bygningsmiljø, barrierevirkninger, trafiksikkerhet, helsebelastninger, psykologiske belastninger, støy og vibrasjoner, effekt på eiendomsverdier m.v. må vurderes. Det samme gjelder de positive muligheter til bruk av tunneler, skjerming, stasjonsoppgradering, utforming av restarealer m.m. Selv om det i en tidlig fase er uhensiktsmessig å gå i detalj på enkeltaspekter, så er det nødvendig å formulere retningslinjer eller prinsipper som sier noe om hva som kan eller ikke kan aksepteres.

Formannskapet innbys til å gjøre vedtak i samsvar med nedenstående forslag.

Rådmannen i Borge, 22.01.1993
Kjell Kåresen

FORSLAG TIL

V E D T A K:

1. Formannskapet slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold (inntatt som vedlegg 1)
2. Under henvisning til punkt 1-3 i saksframleggets vurderingsdel, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet bidra med å finne alterantive trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

Behandlet i formannskapets møte 28.01.1993.

Kjell Bratli Ødegaard foreslår som pkt. 3 at behandlingen i Borge formannskap oversendes Fredrikstad-utvalget.

V E D T A K:

Innstillingen m/Kjell Bratli Ødegaards forslag ble enstemmig bifalt.

Utskrift til :

Fredrikstad-utvalget, Traraveien 2, 1600 FREDRIKSTAD
Østfold Fylkeskommune, Postboks 220, 1701 SARPSBORG
NSB Strategi og Miljø, Postboks 1162, Sentrum, 107 OSLO 1

Rett utskrift.

Dato: Sellebakk, 01.02.1993

Grunn Fredriksin

[Signature]



SARPSBORG KOMMUNE

FORMANNSKAPSKONTORET

1700 SARPSBORG
TELEFON: 09 11 60 00
TELEFAX: 09 15 17 08

C14

NORGES STATSBANKER		klass.kode
- 8 FEB. 1993		
Sak/Doknr.		✓
Arkivbet.		

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum,

0107 OSLO 1

Deres ref.:
90/2377 512

Vår ref.: 92/001177/046/TLA/jsa Dato: 05.02.93
P N21&40

SÆRUTSKRIFT

fra møtet i BYSTYRET

torsdag 04.02.1993

SAKNR: 93/00013 JNR: 92001177

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.

SKAL BEHANDLES / ER BEHANDLET I:

UTVALG	SAK NR.	M.DATO	SAKSBEHANDLER	ARKIVNUMMER	LØPENR.
BYSTYRET	93/00013	930204	TRON LANDE ANDERSEN	P N21&40	93/00013
BYGNINGSRÅDET	93/00009	930202	TRON LANDE ANDERSEN	P N21&40	93/00009
KULTURSTYRET	93/000	930127			
FORMANNSKAPET	93/00026	930121	TRON LANDE ANDERSEN	P N21&40	93/00028
H.UTV. FOR MILJØVERN	93/00002	930119	TRON LANDE ANDERSEN	P N21&40	93/00002

VEDLEGG: Forslag til fellesuttalelse fra Østfold -
Utarbeidet av redaksjonskomiteen oppnevnt på
konferanse om høyhastighetsprosjektet i
Fredrikstad 111292, vedlegg 1

Kopi av uttalelse fra Naturvernforbundet i Østfold,
datert 3. februar 1993

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

Resyme

NSB's melding om utbygging av en høyhastighetsforbindelse Oslo-Kornsjø var gjenstand for høring høsten 1991. Meldingen omfattet også et forslag til konsekvensutredningsprogram med en "grovmasket" del (fase I) og en mer detaljert del (fase II). Spesiell høring av program for fase II for strekningene Oslo S. - Ski, Sandbukta - Dilling (Moss), Dilling - Råde og Skjeberg - Halden skjedde våren 1992. Det vises til vedlegg 5.

Med brev av 221092 har NSB oversendt Jernbaneutredning Hovedrapport av oktober 1992, og konsekvensutredning for fase I med forslag til program for fase II (strekningene Råde - Skjeberg og Halden - Kornsjø) til høring. Frist er 010293.

I tråd med meldingen har konsekvensutredningen omfattet 3 hovedalternativer - som alle inkluderer både en utbygging for Europa-rettet trafikk (EuroCity) og en modernisering av InterCity-tilbudet. Alternativ A: IC og EC sammen med utbygging i hovedsak langs nåværende trase, alternativ B: som alt. A, men med en ny egen trase for EC-trafikken i Nedre Glomma-området og alternativ C: IC på opprustet nåværende trase og EC på egen, ny trase.

NSB anbefaler i Jernbaneutredning Hovedrapport alternativ A. Forslaget fremlegges på oversiktsplannivå ("fylkeskommunedelplan") og må senere detaljutformes (kommunedelplan, reguleringsplan m.m.)

I Nedre Glomma har det under behandlingen av saken så langt vært klar skepsis til alternativ A. Dette henger sammen med at både samfunnsmessige og miljømessige konsekvenser er for lite klarlagt. I forslaget til vedtak - der første del er et "omforent" forslag til fellesuttalelse fra Østfold fylkeskommune og berørte kommuner - er det skilt mellom IC- og EC-delen av utbyggingsplanene. Når det gjelder IC-delen slutter en seg under bestemte forutsetninger til hovedtrekkene i NSB's forslag. For EC-delen må traseløsning vurderes nærmere - ikke minst i forhold til byutvikling og miljøkonsekvenser i Nedre Glomma.

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø inngår i NSB's forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-97. Denne forutsettes å bli behandlet av Stortinget i vårsesjonen 1993.

BEHANDLINGSMÅTE

I betraktning av sakens store omfang har den korte høringsfristen vært et problem. En fordel for Sarpsborg kommune var at en der alt hadde opprettet en politisk/administrativ Arbeidsgruppe for NSB's jernbanespor gjennom Sarpsborg. Arbeidsgruppen har samarbeidet med Fredrikstad-kommunene om en felles uttalelse for Nedre Glomma.

SARPSBORG KOMMUNE

2. Byutviklingen vil i betydelig grad betinges av tiltak i transportsektoren og derfor må slike tiltak planlegges med tanke på de konsekvenser som vil gjøre seg gjeldende for lokalisering og arealutnyttelse i regionen og byene. En kan ikke forvente at NSB, som en transportbedrift, kan ta ansvar for utviklingen i Nedre Glomma, men NSB må tilpasse seg planforutsetningene i området. Det er derfor nødvendig med et nært samarbeid mellom NSB, fylket og kommunene for å sikre gode, langsiktige løsninger. Når NSB i sitt forslag til program for konsekvensutredning fase II ikke finner grunn til ytterligere utredning av samfunnsmessige konsekvenser mht næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og boligbygging, sosiale og velferdsmessige forhold, så må fylket og kommunene kreve at disse temaene blir vurdert under fase II i utredningen.

3. De spesielle problemstillinger som er knyttet til jernbaneutbygging gjennom byområdene må relateres til bysamfunnets behov og fysiske og økonomiske realiteter. Det vil si at inngrep i by- og bygningsmiljø, barrierenvirkninger, trafiksikkerhet, helsebelastninger, psykologiske belastninger, støy og vibrasjoner, effekt på eiendomsverdier m.v. må vurderes. Det samme gjelder de positive muligheter til bruk av tunneller, skjerming, stasjonsoppgradering, utforming av restarealer m.m. Selv om det i en tidlig fase er uhensiktsmessig å gå i detalj på enkeltaspekter, så er det nødvendig å formulere retningslinjer eller prinsipper som sier noe om hva som kan eller ikke kan aksepteres.

I N N S T I L L I N G:

Det tilrås at hovedutvalg og formannskap anbefaler bystyret/kommunestyret å vedta slik uttalelse:

1. Bystyret slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold (inntatt som vedlegg 1).

2. Under henvisning til punkt 1 - 3 i saksframleggets vurderingsdel, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet bidra med å finne alternative trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

HOVEDUTVALG FOR MILJØVERN behandlet saken i møte 19. januar 1993 og vedtok enstemmig det fremlagte forslag til uttalelse.

FORMANNSKAPETS BEHANDLING:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

FORMANNSKAPETS INNSTILLING:

Det tilrås at hovedutvalg og formannskap anbefaler
bystyret/kommunestyret å vedta slik uttalelse:

1. Bystyret slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold (inntatt som vedlegg 1).
2. Under henvisning til punkt 1 - 3 i saksframleggets vurderingsdel, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet bidra med å finne alternative trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

BEHANDLINGEN I HOVEDUTVALG FOR KULTUR 27.01.93:

HUK har behandlet innstillingen, det framkom ingen kommentarer. Innstillingen enstemmig vedtatt.

**BEHANDLING I HOVEDUTVALGET FOR HELSEVERN OG SOSIAL OMSORG
27.01.93:**

Anne-Lise Nordby Aarum (H) fremmet følgende forslag:

"Hovedutvalget for helsevern og sosial omsorg tar saken til orientering utifra tidligere saksbehandling i andre fora."

Innstillingen ble vedtatt mot 6 stemmer
avgitt for Anne-Lise Nordby Aarums forslag.

VEDTAK I HOVEDUTVALGET FOR HELSEVERN OG SOSIAL OMSORG:

Hovedutvalget for helsevern og sosial omsorg anbefaler bystyret/kommunestyret å vedta slik uttalelse:

1. Bystyret slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold (inntatt som vedlegg 1).
2. Under henvisning til punkt 1 - 3 i saksframleggets vurderingsdel, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet bidra med å finne alternative trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

**BEHANDLINGEN I HOVEDUTVALGET FOR TEKNISK SEKTOR, BYGNINGSRÅDET:
02.02.93:**

Innstillingen ble vedtatt med 15 mot 2 stemmer.

BYSTYRETS BEHANDLING:

Votering:

Punkt 1: Enstemmig vedtatt.

Punkt 2: Vedtatt med 63 mot 5 stemmer.

BYSTYRETS VEDTAK:

1. Bystyret slutter seg til redaksjonskomiteens forslag til fellesuttalelse fra Østfold (inntatt som vedlegg 1).
2. Under henvisning til punkt 1 - 3 i saksframleggets vurderingsdel, vil kommunene i Fredrikstad- og Sarpsborg-distriktet bidra med å finne alternative trasevalg i den hensikt å unngå de uheldige miljøkonsekvensene som dobbeltspor gjennom disse byområdene gir.

Med hilsen



Jorunn Sandersen
formannskapssekretær

Kopi: Østfold fylkeskommune, rådmannen
Kommunesammenslutningen
Moss kommune, rådmannen
Halden kommune, rådmannen

C15

ORDFØREREN

Norges Statsbaner
Konsernstab strategi og miljø
Postb. 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBA- NER	Ans.kode
24 FEB. 1993	
Sak/Dokument nr. 146	
Arkivbet.	

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ - JERNBANEUTREDNING (HOVEDRAPPORT) OG KONSEKVENsutREDNING - UTTALELSE FRA HALDEN KOMMUNESTYRE I K-SAK 3/93 - MØTE 18.02.93 - UTSKRIFT AV VEDTAKET.

Halden kommunestyre behandlet ovennevnte i møte 18.02.93 som K-sak 3/93.

Vi viser i sakens anledning til Deres brev av 22.10.92 med svarfrist for kommunen 01.02.93. Etter kontakt mellom Dem ved konserndirektør Yngve Pedersen og vår forvaltningssjef Tor Granum er De orientert om at kommunen siktet på å sluttbehandle saken i ovennevnte kommunestyremøte og således ville overskride svarfristen noe.

Halden kommunestyre vedtok enstemmig følgende uttalelse i ovennevnte sak:

"Halden kommune slutter seg til vedlagte "Fellesuttalelse fra Østfold, utarbeidet av redaksjonskomiteen oppnevnt på konferanse om høyhastighetsprosjektet i Fredrikstad d. 11. des. 1992."

Når det spesielt gjelder den videre planlegging i forbindelse med høyhastighetsprosjektet gjennom Halden presiseres følgende:

1. Under forutsetning av at videre planlegging ivaretar mulighetene for miljømessig tilpassede løsninger gjennom Halden sentrum, kan Halden kommune for sin del anbefale en kombinert løsning av Inter- City og høyhastighetsforbindelse til utlandet gjennom kommunen.
2. Den videre planlegging gjennom Halden skal oppdeles i følgende tre delstrekninger; 1) Skjeberg - Halden sentrum, 2) Halden sentrum 3) Halden sentrum - Kornsjø.

I tilknytning til disse delstrekningene skal det utarbeides delplaner for kommuneplanens arealdel som på en tilstrekkelig måte tar opp de arealbruks- og miljømessige konsekvensene ved høyhastighetsprosjektet.

I tilknytning til hver av disse delplanene skal det utarbeides egne konsekvensanalyser i samsvar med godkjent og foreslått utredningsprogram fase II. Konsekvensanalysenes utdyping av de forskjellige tema skal tilpasses de forskjellige typer problemstillinger som gjelder for disse tre delstrekningene.

3. Halden kommune ønsker å legge til rette for et stasjonsområde i Halden sentrum som på en rasjonell og fremtidsrettet måte kan fungere som endestasjon for Inter- City forbindelsen og som stoppested for utenlandsforbindelsen med gode overgangsmuligheter til/- fra Inter-City. Det skal legges til rette for samlokalisering av buss- og drosjestasjon med jernbanestasjonen, samt rikelig parkeringstilbud for jernbanens kunder og høy tilgjengelighet for gående og syklende.
4. Høyhastighetsjernbanen med tilhørende stasjonsfunksjoner vil kunne gripe så omfattende inn i Halden sentrum at planleggingen må skje i forbindelse med en samlet revisjon av sentrumsplanen for Halden. Kommunen vil for sin del gi arbeidet med dette høyeste prioritet. Tilpasning av høyhastighetsjernbanen gjennom Halden sentrum må skje uten at avgjørende trekk ved byens historiske struktur og egenart blir skadelidende, og slik at mulighetene for miljøforbedringer kan utnyttes. Det forutsettes planlegging for hastigheter som støymessig og på andre måter er akseptable i sentrum.

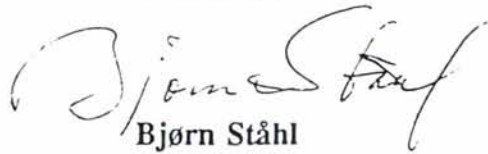
Som en del av sentrumsplanen skal det sikres fortsatt jernbaneforbindelse til Saugbrugsforeningens tømmerterminal på Kasa gjennom tunnel. Det nåværende hovedspor Halden - Tistedal nedlegges.

Halden kommune vil presisere at stasjonsområdet må ligge på sydsiden, og at en plassering på nordsiden ikke er akseptabel. Kommunen vil ellers legge stor vekt på å utvikle byens sentrale gangstrøk rundt den historiske hovedakse Storgata - Torggata slik at denne blir mest mulig uforstyrret av biltrafikk.

5. De spørsmål som er knyttet til den planlagte bygging av ny bru over Tista med tilhørende tilknytninger til RV 21, RV 22 og sentrum syd må løses raskest mulig og uavhengig av den øvrige fremdrift for planleggingen i sentrum. Kommunen har ellers ingen merknader til den fremdriftsplanen som følger vedlagte konsekvensutredningsprogram fase II.
6. Halden kommune forutsetter at det i forbindelse med kommunedelplan og konsekvensutredning fase II for strekningen Halden sentrum - Kornsjø blir anledning til en grundigere sammenligning av trasévariantene 1 og 2. Kommunen ønsker å unngå så omfattende inngrep i Klepper-området som variant 2 viser. Videre må løsninger for kryssende vilt og miljøhensyn i forbindelse med traséføringen forbi Prestebakke og Kornsjø studeres nærmere, med særlig vekt på landskapshensyn ved Kornsjø."

Om nødvendig vil de underliggende saksfremlegg og utgreiinger fra kommunens side i anledning saken bli oversendt Dem senere fra vår Planavdeling ved forvaltningssjef Tor Granum.

Med hilsen



Bjørn Ståhl
ordfører



Sven Stranger
formannskapssekr.

Gjenpart til:

Østfold fylkeskommune, Nærings-og ressursavdelingen,
Postb. 220, 1701 Sarpsborg

Teknisk etat, Planavd. her

KOMMUNE	STYRE, RÅD, UTVALG M.V.	MØTESTED	MØTE DATO
TRØGSTAD	Formannskap	Formannskapets møterom	26.1.93

Sak nr.: 16/93

Ark: 720

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Bilag til saken: NSB og Østfold Fylkeskommune, desember 1992 - sammendrag og status.

NSB har lagt jernbaneutredning for høyhastighetsprosjektet med tilhørende konsekvensanalyse ut til høring med frist for uttalelse 1. februar 1993.

Prosjektet omfatter både utbygging for europa trafikk (EuroCity)) og modernisering av Inter Citytilbudet.

NSB har beskrevet 3 alternative konsepter:

- alt A: Følger i hovedsak nåværende trase både for europarettet trafikk og Intercity.
- alt B: Som alt. A, men med ny egen trase i Nedre Glomma området for europarettet trafikk.
- alt C: Intercity på opprustet nåværende trase og europarettet trafikk på egen, ny trase.

Kostnadene er beregnet til: Alt A: 8 milliarder.
 " B: 9,6 - 10.1 milliarder.
 " C: Vesentlig dyrere.

urdering.

Høyhastighetsprosjektet vil sansynligvis være det største og viktigste tiltaket på kommunikasjonssektoren i Østfold i uoverskuelig framtid. Prosjektet representerer en ny giv for fylket og fordelene vil være betydelige.

SB anbefaler alt. A, med begrunnelse i anleggsutgifter, kost/nytte-faktor og miljøhensyn, noe som må betraktes som rimelige hensyn å ta. Det er dog grunn til å bemerke at Østre-linje ikke er vurdert i utredningen, og for Østfold generelt og Indre Østfold spesielt bør selvheten i fylket tas med i planene.

Formannens innstilling:

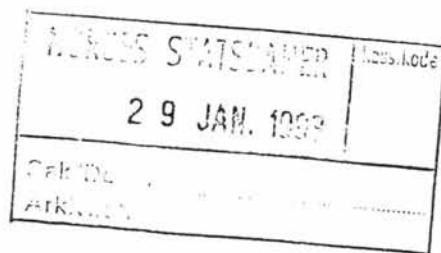
Trøgstad formannskap vil påpeke at Østre linje ikke er tatt med i utredningen. For å få et komplett tilbud i fylket, samt bedret kommunikasjonsstilbud for Indre Østfold, må Østre linje komme med i Intercity-tilbudet med direkte tilknytning til stasjon for europarettet trafikk i Nedre Glomma-regionen.

Orts.

forts. sak 16/93:

Forøvrig har formannskapet ingen merknader til forslaget.

VEDTAK: Rådmannens innstilling tiltres. (enst.)



Utskrifter: NSB 38/1993 Ed
Østfold fylkeskommune



EIDSBERG KOMMUNE
Rådmannskontoret

NORGES STATSBANER	Kass.kode
15 MARS 1993	
Sak/Doknr. 90/2377/198	
Arkivbet. 512	

NSB Strategi og miljø
boks 1162, Sentrum

0107 Oslo

C17

Deres ref.:

90/2377
512

Deres brev av:

Vår ref.:

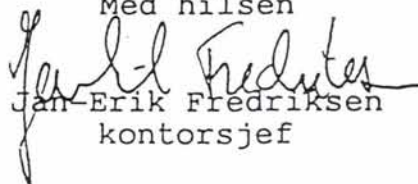
Q62.&.13/JEF 10. mars 1993

Dato:

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO- KORNSJØ -
HØRINGSUTTALELSE,**

Vedlagt følger utskrift av Eidsberg formannskaps behandling av saken, f.sak A 55/1993.

Eidsberg formannskap sluttet seg enstemmig til rådmannens forslag til vedtak.

Med hilsen

Jan-Erik Fredriksen
kontorsjef

EIDSBERG KOMMUNE

Formannskapet

Arkiv Q62.&13

Sak A 55 /1993 HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.
UTTALELSE FRA EIDSBERG KOMMUNE

Norges Statsbaner (NSB) har utarbeidet en jernbaneutredning for høyhastighetstog på strekningen Oslo - Kornsjø.

NSB anbefaler en utbygging av bane for høyhastighetstog mellom Oslo og Gøteborg via Kornsjø. Utbyggingen bør etter NSB' syn skje i en korridor som følger dagens Østfoldbane og med en standard som tillater kjøring med en maksimalhastighet på minst 200 km/t med konvensjonelt ikke-krengende togmateriell.

I det foreslåtte konseptet vil reisetiden til Gøteborg mer enn halveres i forhold til i dag. Konseptet inneholder også et opplegg for InterCitytog på strekningen Oslo S - Halden med reisetider på mellom 40 og 50 prosent av dagens.

NSB mener utbyggingen vil være bedriftsøkonomisk lønnsom. Prosjektet vil også ha en rekke positive virkninger både for brukere av tog, næringslivet i Oslo-regionen og for samfunnet for øvrig; blant annet gjennom sysselsettingseffekter og redusert forurensning.

RÅDMANNEN BEMERKER:

Det synes udiskutabelt at høyhastighetsprosjektet er fornuftig sett på bakgrunn av nasjonale hensyn og i hovedsak også for beboere og næringsliv langs Østfoldbanens vestre linje.

For oss som er avhengige av Østfoldbanens østre linje ser vi det som svært viktig at høyhastighetsprosjektet så snart som mulig oppfølges med en utredning for opprusting også for denne delen av Østfoldbanen. I det pågående arbeid med en næringsplan for Eidsberg blir næringslivets avhengighet av en effektiv jernbaneforbindelse sterkt presisert.

RÅDMANNENS FORSLAG TIL VEDTAK:

Eidsberg kommune anbefaler høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø videre utredet og gjennomført. Kommunen vil imidlertid peke på at høyhastighetsprosjektet så snart som mulig må oppfølges med en utredning for opprusting av Østfoldbanens østre linje.

Rikeåsen Vel
Boks 49
1401 Kolbotn

Dato
28 januar 1992

D01

Vår referanse
001/93/Rikeåsen Vel/BG/
Tidligere referanse

NORGES STATSBANER		Kass.kode
0 1 FEB. 1992		
Bek/Dok nr.	67	
Arkivbet.		

NSB Strategi og miljø
v/overingeniør Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Oppegård Kommune
1410 Kolbotn

KONSEKVENsutREDNING HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ
(KF 1) AV 1 OKTOBER 1992 - MERKNADER FRA RIKEÅSEN VEL

1. Rikeåsen Vel (RV) viser til Konsekvensutredningen som er lagt ut til offentlig høring etter Plan- og Bygningslovens kap VIIa.

Generelt

2. Innledningsvis vil RV beklage at man ikke har fanget opp NSBs melding vedrørende prosjektet som ble lagt ut til offentlig høring den 1. oktober 1991. Beboerne som sogner til RV er de innen Oppegård kommune som vil merke de negative konsekvensene ved en eventuell utbygging mest. Dette grunnet det planlagte tunnellinislag i forbindelse med parsellen Rosenholm-Ski.
3. RV anser Oppegård kommunes merknader fra møte i formannskapet den 27/11 91 utilstrekkelige. Beboerne i indre del av Holteveien vil arbeide ut fra følgende målsetting:
 - a. Sikre at bo- og livskvaliteten for beboerne i Rikeåsen Vel ivaretas best mulig herunder:
 - få gjennomgående tunnell gjennom Rikeåsen, alternativt få et tunnellinislag så langt NORD og VEST som mulig.
 - beholde lekeplassen på det nåværende sted
 - få så små inngrep som mulig i den enkeltes eiendom og fellesarealer
 - få tilstrekkelig støyskjerming eventuelt med dagtunnell for å få tunnellinislaget lengst mot NORD.
 - b. Ivareta forhold nevnt overfor i anleggsperioden.

Merknader til KF 1

DEL 1

- RV erkjenner at høyhastighetsprosjektet er av nasjonal betydning og at man i denne sammenheng vil være en liten brikke i det store bildet.
For de beboerne RV representerer vil, imidlertid, prosjektet være av vital betydning både økonomisk og sosialt og virke direkte inn på bo- og livskvaliteten.

NSB og Oppegård kommune må inngå et gjensidig samarbeide med RV for å skape et så godt sluttprodukt for beboerne i Holteveien som mulig. Samarbeidet må også omfatte anleggsperioden hvor nødvendige midlertidige løsninger må finnes. Herunder må det i anbudsdokumentene kostnadsberegnes midlertidige beskyttelsestiltak under anleggsperioden som støy- og støvskjerming samt bestemmelser som begrenser utbyggeren når det gjelder døgnkontinuerlig anleggsdrift. Anbudsdokumentene må videre inneholde fullstendig dokumentasjon som beskriver den bygningstekniske tilstand for boligene i RVs område ved anleggsstart. Dette for å kunne fange opp eventuelle forsikringsmessige konsekvenser ifm anleggsdriften og senere drift av den nye banen. I erkjennelse av RVs spesielle stilling må NSB og Oppegård kommune sørge for å informere spesielt vedrørende alle planforslag. RV ønsker en avtale med partene om dette.

Del II

- Trasebeskrivelsen Oslo S - Ski er felles for alle tre alternativer og omfatter linjestrekning i dagen ved Rosenholm og tunellinnslag mellom Liakollen og Rikeåsen. Ut fra de signaler RV har fått fra NSB arbeides det nå med alternativet gjennomgående tunell i Rikeåsen parallellt med 4-sporsløsningen. Primært ønsker derfor RF en gjennomgående tunell i Rikeåsen. Dersom man må ha linjestrekning i dagen ønsker RV at at tunellinnslaget blir lagt så langt NORD og VEST som mulig av hensyn til eksisterende bebyggelse. Dette forhold forutsettes å bli ivaretatt i kommunedelplan og reguleringsplan.

Del III

- Ingen merknader

Del IV

- Pkt 5 tar for seg konsekvenser i anleggsperioden på et generelt nivå.
Ut fra lokale forhold vil RV bemerke:
 - Varigheten for anleggsperioden vil for vårt område være lang idet vi blir berørt av utbyggingen for TO parseller. RV vil være det område mellom Oslo S og Ski som vil bli mest berørt.

- Rosenholm stasjonsområde synes å peke seg ut for plassering av anleggsrigger eller pukkverk for å ta seg av massene fra de to tunellene. RV vil bestemt motsette seg et eventuelt pukkverk som vil være i drift i flere år. RV har tidligere være belastet med pukkverksdrift i forbindelse med utbygging av bussgarasjene og ønsker ingen gjentagelse på grunn av støy og støvplage. Det kan i denne forbindelse refereres til miljøet i område Vinterbrokrysset.
- RV er ikke enig i at konsekvensene til anleggsstøy er små for omkringliggende bebyggelse. Bebyggelsen i Holteveien vil være sterkt utsatt for anleggsstøy. Anleggsstøyen kommer i tillegg til en ikke betydelig støvplage i forbindelse med flyavganger fra Fornebu.
- RV er enig i at totalt sett er støv et lite problem. For bebyggelsen i Holteveien vil støvplagen være betydelig i anleggsperioden, spesielt dersom massedeponier opprettes i nærheten og et eventuelt pukkverk settes i drift. Også i forbindelse med tunellinn- og utslag vil støv og skittplage være betydelig og spres over et større område. Her kan henvises til veiutbyggingen i Gamlebyen/Oslo og tunellprosjektet på E-6 sør for Vinterbro.
- RV er bekymret for om Holteveien blir nyttet som anleggsvei og hvorvidt adkomstveien til Rosenholm stasjon blir berørt. Beslagleggelse av areal i nærmiljøet for massedeponi må avklares.

Del V

8. Ingen merknader

Vedlegg

9. Kommentarer til konsentratet av kommentarene til Oppegård kommune er gitt under pkt 2.

for Rikeåsen Vel

Björn G. Gangert
Björn G. Gangert

ER DET LØNNSOMT Å SATSE 12 MILLIARDER PÅ HØYHASTIGHETSTOG ?

I NSB's utredning for høyhastighetstog fra Oslo til Kornsjø(Gøteborg), blir de samlede kostnader ca. 12 milliarder, og da er ikke strekningen Ski-Moss tatt med, fordi arbeidet her er i gang og pengene bevilget allerede.

Hva får vi igjen for disse pengene ?

Det er utredet alternative traseer på strekningen Råde-Skjeberg, ellers følger banen nåværende trase. Det er liten prisforskjell på de ulike alternativer, men det blir antydning at det er stor usikkerhet, når det gjelder mange av tallene. Spesielt er det stor usikkerhet til Alternativ A, som er det rimeligste, og hvor banen følger nåværende gjennom Fredrikstad og Sarpsborg. Dette er naturlig, for hvordan skal en klare å legge et nytt spor ved siden av det gamle, hvor det er kontinuerlig drift ? Da må en anlegge en anleggsvei på utsiden av det nye sporet. Hvor store blir erstatningene, etc., når sporet går gjennom nesten sammenhengende tettbebyggelse fra Fredrikstad Vest til Sarpsborg Syd ?

Dette er en strekning på ca. 25 km.

Vi får mulighet til å reise til Gøteborg på 2 timer, Kjøbenhavn 4-5 og Hamburg 8 timer. Dette er forutsatt at det raskeste alternativet blir valgt, da går linjen rett fra Råde mot Halden, med et stopp i Østfold, antagelig på Rolvsøy.

Østfoldbanen er idag en lønnsom jernbanestrekning. Det er lokaltrafikken som gjør dette. Det går 21 persontog hver vei på strekningen Ski-Moss, av disse fortsetter 13 mot Fredrikstad og Halden, men bare 4 går videre til Kornsjø og Gøteborg. Når det gjelder godstrafikken, så er bildet omtrent det samme.

NSB regner ikke med å kunne øke sine priser, hverken for passasjerer eller gods. Det betyr at 12 mrd. må inntjenes på øket trafikk til og fra utlandet. I første rekke på persontrafikk, for en høyhastighetsbane har mindre betydning for godstrafikken.

I utredningen sies det at grunnlaget for trafikkprognosene er usikkert. Det antydes f.eks. at toget kan overta fra fly på kortere strekninger. Dette er antagelig riktig for Gøteborg, spesielt når Gardermoen skal erstatte Fornebo, men dette monner lite. I 1990 var det totalt 122.000 flyreisende Oslo-Gøteborg, - det er en av de minst trafikerte strekningene.

DET FINNES ANDRE OG MERE LØNNSOMME PROSJEKTER FOR NSB I ØSTFOLD.

Hvis politikerne er villige til å gi NSB 12 milliarder til investering, så vil jeg foreslå følgende 4 prosjekter, - som vil gi minst like store sysselsettingsmuligheter, og hvor inntjeningspotensialet blir langt større:

1. Tunnel under Oslofjorden som forbinner Østfold- og Vestfoldbanen. Tunnelen bør være et kombinert jernbane- og veiprosjekt, med overfart av biler på spesialvogner, ref. Dover-Calais metoden.
Anslått kostnad: 5 mrd.
2. Ny banestrekning fra Tistedalen mot Østre linje ved Rakkestad. Derved forkortes avstanden Oslo-Gøteborg med 30 km, og det blir i praksis dobbeltspor for hele strekningen Tistedalen-Oslo.
Anslått kostnad: 2,5 mrd.
3. Ny skiftestasjon ved Tistedalen. Her sorteres godsvognene i to grupper: De som skal til Oslo og videre nordover fra Alnabru.
De som skal til Østfold, Vestfold, Telemark, Agder, Rogaland.
Anslått kostnad: 0,5 mrd.
4. Oppgradering av eksisterende bane på strekningen Moss-Tistedalen. Utretting av de skarpeste kurver, bygging av nye kryssingsmuligheter, etc.. (Strekningen Oslo-Ski oppgraderes som planlagt, 1,5 mrd.)
Kostnadene bør holdes innen 2 mrd., som er resten av de 12 milliardene.

De anslåtte kostnader er meget grove, men la oss gå litt mere i detalj.

1. Tunnel under Oslofjorden.

I 1989 arbeidet Vegkontoret i Vestfold med en plan for veitunnel under fjorden, Moss-Horten. De kom til at planen var teknisk gjennomførbar. Anslått kostnad: 1,3 mrd.. Denne tunnelen var 14 km. lang, En jernbanetunnel blir lengre, p.g.a. krav om mindre stigning. På den annen side blir tunnelverrsnittet mindre enn for en ren veitunnel. En antatt trase starter ca. 2 km vest for Råde stasjon, går under Larkollen og Mefjordbåen og kommer frem litt syd for Barkåker st.. Lengde: ca. 26 km, - hvorav 10 km under vann. Avstanden Råde-Tønsberg blir 31 km.

2. Ny bane Tistedalen-Rakkestad.

Den nye strekningen blir 35 km lang, når den treffer Østre linje ved Gautestad. Det er relativt enkelt terreng, uten tettbebyggelser, når en kommer ut av Tistedalen.

3. Ny skiftestasjon ved Tistedalen.

Godstog idag fra utlandet fortsetter direkte til Alnabru ved Oslo. Her blir vognene sortert og blir etterhvert sendt ut til de forskjellige mottagerstasjoner med lokale godstog. Dette gjelder også vogner som er adressert til Østfoldstasjoner. En ny skiftestasjon betyr at unødvendig trafikk forsvinner fra Østfoldbanen. Godstog som skal til Oslo(Alnabru) går via Østre linje.

4. Oppgradering av eksisterende Østfoldbane.

NSB vil bruke 1,5 mrd. til oppgradering av dobbeltsporet Ski-Oslo,- dette er en del av budsjettet for Østfoldbanen. En oppgradering for 2 mrd. på strekningen Moss-Halden, bør vel gi muligheter for en bra hastighets- og kapasitetsøkning.

Jeg mener at dette forslaget bør utredes nærmere før Stortinget skal ta stilling til Høyhastighetstog-utredningen.

Rygge, 18.01.93,

Erik Magnusson

D03

NORGES STATSBANER

kass.kod

- 5 FEB. 1993



NATURVERN FORBUNDET

I ØSTFOLD

Postboks 1151, 1631 GAMLE FREDRIKSTAD

Sak/Doknr. 57/92 X

Ark.

NSB

Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Fredrikstad, 3. febr. 1993

Att.: overing. Per Pedersen

UTTALELSE HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO S - KORNSJØ

Naturvernforbundet i Østfold (NiØ) har tidligere avgitt en uttalelse ad. høyhastighetsprosjektet som innspill til Østfold fylkeskommunes arbeid med saken. Uttalelsen, som er datert 8/12-92, er en del av nærværende uttalelse og følger vedlagt.

Vi registrerer at det politiske miljøet i Nedre Glomma later til å være klart skeptiske til 2-spors jernbane, felles for IC og EC, gjennom Nedre Glomma. Etter hva vi forstår er det imidlertid umulig å få til et IC-tilbud av høy klasse uten dobbeltspor. Dessuten vil vi anta at 2 spor også er en forutsetning for å kunne satse offensivt på lokaltrafikken. Vi har derfor problemer med å skjønne logikken når våre folkevalgte på den ene siden vil ha IC- og lokaltilbud av høy standard og på den annen side går mot tiltak som er av grunnleggende betydning for å få dette til.

NiØ er bekymret for at ny jernbane utenom bysentraene med nye, mer eller mindre perifert beliggende stasjoner, vil bidra til å splitte opp regionen. Dette vil i såfall være et klart brudd på intensjonen i Transportplanen for Nedre Glomma som har styrking av Sarpsborg og Fredrikstad sentrum som en ledetråd.

Ovenstående må ikke tolkes dithen at vi er blinde for de miljøulempene som en 2-spors jernbane gjennom byene vil medføre. Lokale tilpasninger og avvik fra dagens trasé i byene, bl.a. i form av tunnelløsninger, må derfor vurderes nærmere. Vi må også be om at noe av det man sparer ved å ikke bygge egen trasé for EC-trafikken - i størrelsesorden 1,5 milliarder kr - i steden blir brukt til miljøtiltak i byene slik som tunneller og støyskjerming. Vi er forøvrig av den oppfatning at en rådyr EC-bane vil svekke mulighetene for å få midler til å dempe miljøplagene fra den togtrafikken som under alle omstendigheter fortsatt vil gå gjennom byene, og det vil uansett være mesteparten av togtrafikken.

For oss er sentral plassering av stasjonene så viktig at vi mener hastigheten gjennom byene må reduseres vesentlig hvis dette er nødvendig for å redusere støy og eventuelle vibrasjoner. Noe stort problem bør ikke dette være da de fleste togene (IC) uansett kommer til å ha stopp i byene med den hastighetsreduksjon dette nødvendigvis må medføre.

For kommentarer forøvrig viser vi til vedlagte uttalelse til Østfold fylkeskommune.

Med hilsen

for NATURVERNFORBUNDET I ØSTFOLD

Tore Hoell
leder

Ragnar Johnsen

Vedlegg



NATURVERN FORBUNDET

I ØSTFOLD
Postboks 1151, 1631 Gamle Fredrikstad

Fredrikstad, 8. desbr. 1992

Østfold fylkeskommune
Nærings- og ressursavdelingen
Postboks 220
1701 SARPSBORG

Deres ref.:
91/05071 MT 814

● TTALELSE HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ

Naturvernforbundet i Østfold har gjennomgått NSB's utredning og konsekvensutredning om høyhastighetsjernbane Oslo - Kornsjø og vil i den anledning gi følgende kommentar som innspill til fylkeskommunens arbeid med saken:

1. Valg av hovedalternativ

Vi har oppfattet det slik at NSB ser det største potensialet i intercity-trafikken (IC). Ut i fra det anbefaler NSB det utbyggingsalternativ som gir størst muligheter for å fange opp trafikanter i og rundt Østfoldbyene. Dette alternaativet, A, som i hovedsak følger dagens trasé, gir samtidig en tilfredsstillende løsning for den Europa-rettede trafikken (EC). Reisetiden Oslo - Gøteborg blir f.eks. kun ca. 6 min. lengre enn for B-alternativene som i stor grad følger ny trasé og som går utenom Fredrikstad.

Naturvernforbundet slutter seg til NSB på dette punkt. Vi vil også framheve følgende som taler for alternativ A:

- a) unngår unødig oppsplitting av landskapet
- b) unngår ny senterdannelse i konkurranse med eksisterende bysentra rundt en eventuell ny jernbanestasjon
- c) vil gi bedre muligheter for effektiv tilbringertjeneste ved at jernbanenettet holdes samlet i én korridor og ved at alternativet gir muligheter for felles stasjoner i alle Østfold-byene.

2. Matesystem

En god jernbane er en stor investering. Stor trafikk blir da avgjørende for god lønnsomhet. Det forutsetter at NSB i tett samarbeid med busselskapene i fylket parallelt utarbeider et effektivt tilbringersystem både for nærområdene rundt stasjonene og for mer fjernliggende områder. Dette er også av avgjørende betydning for at jernbanesatsingen totalt sett skal føre til vesentlig reduksjon i bilbruken, noe som er en grunnleggende forutsetning for at Naturvernforbundet kan støtte et såpass kostbart prosjekt som det her er snakk om.

forts.

3. Rundkjøring Østre og Vestre linje

Vi registrerer med interesse at NSB har planer om å la lokaltogene på Vestre linje, som i dag snur i Moss, gå fram til Fredrikstad. Det betyr at lokaltogene på Østre linje, som har endestasjon i Sarpsborg, og lokaltogene på Vestre linje vil mangle 15 km på å ha kontakt med hverandre. Vi kan da ikke forstå annet enn at man ved å "forlenge" Østre linje til Fredrikstad eller ved å kjøre lokaltogene på Vestre linje til Sarpsborg vil få en vesentlig bedre lokaljernbane for store deler av Østfold og således binde "Smaalenenes fylke" bedre sammen. Vi vil her anta at den beste løsningen for flere togs vedkommende vil være å la dem kjøre gjennomgående i et rundtursystem Sarpsborg - Fredrikstad - Moss - Ski - Mysen - Sarpsborg.

Den vitaliseringen som ovennevnte vil bety for jernbanen generelt og for Østre linje spesielt, vil naturligvis også være meget viktig som ledd i et matesystem til IC- og EC-togene og således gi Indre Østfold vesentlig bedre muligheter til å benytte det sterkt forbedrede togtilbudet på Vestre linje.

4. Østfoldkortet - et strakstiltak

Østfold er "Smaalenenes fylke" også m.h.t. takstsystemer. I dag må man nemlig stort sett ha 1 billett/månedskort for hvert enkelt busselskap og for togreiser, noe som er både tungvint og kostbart for kundene. Her må de respektive ta ansvar og komme fram til enhetsbilletter/-månedskort som gir kundene inntrykk av at de ulike busselskapene og jernbanen alle er ledd i én og samme kjede. Et slikt "Østfoldkort", med mulighet til også å koble seg til Osloområdet, må utarbeides og taes i bruk snarest da det er meget viktig å ha et innarbeidet og velsmurt enhetlig billettsystem i det øyeblikk de nye togene står klare.

5. Samordning med veisiden

Ut i fra de signaler vi har fått vil vi anta at ingen av B-variantene kommer til å bli aktuelle; B 2 gjennom Rolvsøy fordi den vil gi dårlig bystruktur og dårlig tilgjengelighet og B 1 fordi den vil gripe sterkt inn i kulturlandskapet langs Østfoldraet.

Så lenge det ikke er tatt noen offentlig avgjørelse m.h.t. trasévalg, kan man imidlertid ikke avskrive B-variantene. Det må derfor være et ufravikelig krav at det videre arbeid med prosjekteringen av E 6 Lekevoll - Åsgård stilles i bero inntil videre da dette veiprojektet har berøringspunkter med alternativ B 1.

Videre vil vi hevde at den vesentlige overgangen fra bil til tog som jernbanesatsingen som nevnt forutsetningsvis MÅ medføre, må få utslag i Veivesenets prognoser, særlig hva angår E 6-trafikken.

Vi krever derfor at det taes en ny gjennomgang på E 6- prosjektene Lekevoll - Åsgård og Svingenskogen - Svinesund og at det vurderes om det ikke kan lages enklere og billigere løsninger. Det må da være en forutsetning at en stor del av innsparte veipenger går til en framskyndelse av jernbaneutbyggingen. Dette vil også bidra til å øke jernbaneutbyggingens nytte/kost da tiden fram til inntektsbringende transport vil bli kortere.

Til slutt vil vi nevne at under den betingelse at det videre arbeid skjer ut i fra alternativ A, vil innspill til detaljløsninger gjennom byene i hovedsak komme fra de respektive lokallagene av Naturvernforbundet i Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden.

Med hilsen

for NATURVERNFORBUNDET I ØSTFOLD

Tore Hoell (sign)
leder

Ragnar Johnsen
Ragnar Johnsen

SEUTELVENS GRUNNEIERLAG
v/formann Paul Strand
Ingjulsrødveien 5
1615 Fredrikstad

004

Onsøy, 20. januar 1993.

NSB Strategi og miljø
v/overingeniør Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
26 JAN. 1993	
Sak/Dok.nr.	158
Arkivbet.	

Ny trasé NSB "Høyhastighetsprosjekt Oslo - Kornsjø". Strekning Råde - Skjeberg. - Område Onsøy/Fredrikstad - Skinnerflo - Seutelven.

Seutelvens Grunneierlag ble dannet i 1984 og består av ca. 30 grunneiere langs Seutelven, fra utløpet av Skinnerflo i Råde til Seut i Fredrikstad. Laget ble dannet for å få utført et stort kanaliserings/oppgravingsarbeide i Seutelven, som var iferd med å gro igjen. Dette arbeidet ble utført 1987/88 og kostet ca. 2,4 millioner kroner. Vårt arbeide består nå i å ivareta vassdraget og miljøet rundt det, både for mennesker og dyr.

NSB's planforslag alt. A og tildels B.3.1 og B.3.2, berører de aller fleste av lagets medlemmer. Seutelvens Grunneierlag vil derfor fremkomme med sine kommentarer til det foreliggende prosjekt for høyhastighetsbane på strekningen Skinnerflo - Gluppe i Fredrikstad.

Vår første bemerkning gjelder bruken av navn på vassdraget: Skinnerflo er navnet på den grunne innsjøen langs Rv 110 i Råde, som er en del av Glomma. Ved utløpet av Skinnerflo i syd begynner Seutelven (også kalt Kjølbergelven), som renner ut i Glommas hovedløp i Fredrikstad. Begrepene i det fremlagte prosjekt blir klarere hvis man bruker korrekt navn på de områdene som berøres.

Grunneierlagets ansvarsområde er Seutelven i hele dens lengde, dels i Onsøy kommune og dels i Fredrikstad kommune, med landbruksområder på begge sider av elven.

Vi vil fremkomme med følgende bemerkninger til planen:

- Ulemper for landbruket med tap av dyrket mark, dårligere grøfteutløp etc., og vanskeligere adkomst til jorder, beitemarker og gårdstun.
- På enkelte strekninger er det svært dårlige grunnforhold, som i alle år har gitt problemer både for NSB og grunneierne, f.eks. ved Onsøy stasjon og ved Strand.
- Jernbanetraséen skjærer igjennom to fredede våtmarksområder, Skinnerflo i Råde og Skårakilen i Onsøy/Fredrikstad. Verneplaner vedtatt i mai 1992.
- Det utførte opprenskningsarbeide i Seutelven i 1987/88 gjorde at miljøet i og langs vassdraget ble betydelig forbedret, til glede for dyrelivet og friluftslivet i området. Vi frykter at dette miljøet vil bli skadelidende ved en utbygging av jernbanen.

2.

- Det vil bli vanskeligere adkomstmuligheter til elven.
- Omlegging av jernbanetraséen mot vest omkring Onsøy stasjon bør ta mest mulig hensyn til dyrket mark og bebyggelse.
- Hvor stor gjennomsnittlig bredde vil hele traséen få?

Vi er innforstått med nødvendigheten av å ruste opp jernbanenettet i pakt med dagens krav.

Vi håper å få forståelse for våre synspunkter vedr. området rundt vårt vassdrag.

Hvis den nye traséen blir lagt langs den eksisterende jernbanen, venter vi å få tilsendt detaljerte planer.

Seutelvens Grunneierlag ønsker å bli holdt løpende orientert om prosjektets utvikling og venter å høre fra Dem.

Med hilsen
SEUTELVENS GRUNNEIERLAG

Paul Skomel
formann

Helge Strand,
Skogstrandveien 56,
1615 Fredrikstad

D05

Fredrikstad, 25. januar 1993.

NSB Strategi og Miljø,
v/Overingeniør Per Pedersen,
Postboks 1162 Sentrum,
0107 Oslo.

NORGES STATSBANER	Kass.kode
27 JAN 1993	
Ek.Dok.nr.	57
Ek.kvbet.	

Vil komme med noen bemerkninger til dobbeltspor

4.2 Parsell Råde - Skjeberg.

Alternativ A Parsell Råde - Skjeberg

Det jeg vil kommentere er strekningen fra Skinnerflo til Seut. Jeg var i 1985/86 tilsynsmann for Vassdragsvesenet under gravingen av Seutelva. Jeg er derfor ganske godt kjent i elva. Fikk da også interesse for elvas historie. Det er derfor jeg nå kan komme med en advarsel.

Først vil jeg nevne de store kvikkleirerasene som har gått på denne strekningen. I begynnelsen av 1800 gikk det et stort ras på gården Strand på østsiden av elva, tvers for Skåra. Ca 10 mål jord raste ut i elva. Neste ras kom 1876 rett ned for låven på Strand gård. Dette raset nevner jeg i redegjørelsen til Vassdragsvesenet. Dette for å få gravd elva så langt vest at gravingen ikke kom bort i grunnen som raset hadde dannet. Det siste raset kom nord for Onsøy stasjon i 1960. Historien jeg skrev om raset og om kanonstillingen tyskerne bygde ned for Strand gård vedlegges. Det viser seg at på flere steder langs elva er det bratte fjellsider under leirmassene. Det er jo ikke ukjent for jernbanearbeiderne at det fins utallige steder med dårlig bund langs elva, og flere steder i form av kvikkleire. Det var jo ikke for ingen ting at vi fikk beskjed om at "der måtte vi ikke grave og der måtte vi forandre retning så vi ikke kom nærmere enn 45 meter fra jernbanelinjen". Det tyder på at det er kolossale problemer med grunnforholdene langs elva. Det blir vanskelig å få lagt et spor ved siden av det som ligger der som skal tåle den påkjeningen det blir med så stor hastighet.

Fra naturverns synspunkt vil det være til stor ulempe for elva både under og etter anleggstiden. Naturvernet vil peke på de kolossale skader og kostnader som NSB må påta seg m.h.t. kvikkleireras mot elva.

Alt. B 2 Naturvernmessig sett vil linje fra Ørmen til Rolvsøy være absolutt å foretrekke. Den nåværende linjen bør ligge urørt fra Råde til Sarpsborg. Dette fordi bedriftene langs linjen er avhengig av side-spor for godstrafikk.

Lokaltoget kommer i framtiden til å bli mer benyttet hvis der bygges parkeringsplasser ved stoppestedene.

forts. side 2

NSB kommer ikke noe sted til å gjøre større skade for naturen enn
LANGS Seutelva.

Jeg ber om at det må gjøres en nøyaktig undersøkelse av grunnfor-
holdene før det tas en beslutning om hvor sporet skal gå. Jeg kan
ikke glemme de opplevelsene jeg hadde som barn da vi satt på gress-
tuster nedenfor jernbanelinjen og gynget da godstoget kjørte forbi.

Med hilsen

Helge Strand

Helge Strand

Kvikkleire-raset rett ned for låven på strand

Det var i 1876 at jernbanen var ferdig fra Onsøy st. til Fredrikstad. Da var det en morgen at jernbanefylldingen hadde rast ut og skinnegangen hang i løse luften. Heldigvis ble det oppdaget i tide så ingen tog kjørte ut i. Far var den gang en 12-13 år gl. og han fortalte at de kjørte sten fra begge sider og tippet i. Men da de hadde holdt på med dette noen dager, måtte de slutte, for stenen bare forsvant. Så gikk de til bondene i nabolaget og ba dem hugge tommer. De skulle hugge de største trærne de hadde i skogen. Far fortalte at de måtte bruke to hester for å dra et tre. De bygde så en stor flåte og begynte så igjen å kjøre på sten og bygde så opp jernbaefylldingen. Far som hadde sett raset var bestandig nervøs for hva som kunne skje på stedet, og det smittet over på meg som barn.

Det er i de første 100 år satt 3 stikkrenner opp på hverandre, som er forsvunnet. For ca. 10 år siden ble det lagt et rør gjennom og det er også i ferd med å ~~tersvinkle~~ gå ned. Jernbanelegemet har sunket ca. 3 meter fra jernbanen ble bygget. Den synker ca. 30 cm. på 10 året.

Da raset gikk bygde det seg opp en grunn midt ute i elva som stiger etterhvert som jernbanen synker. Den grunnen var i min ungdom (ca. 1930) så høy at der vokste bødkersiv. Vi rodde over og skar siv der, vi måtte ha langstøvler da det var ca. en halv meter vann og løs bund. Etter krigen mellom 1950-60, kunne man gå på jakt ut på grunnen med korte gummistøvler uten vanskelighet. Når nå vannstanden igjen blir normal i elva vil grunnen ligge helt tørr.

Det ble under krigen 1942-43 av tyskerne anlagt to kanonstillinger, en på hver side av rasetadet. Fra den nordre stillingen gravde de ut en masse leire og fylgte i på oversiden av jernbanen. Alle trodde da at jernbanen ville gli ut i elva, men ingen sa noe, vi bare ventet at det skulle skje, men intet hendte. Den store leirhaugen som lå der, den er ikke der idag, hvor kan det ha blitt av den?

I nordre kanonstilling traff tyskerne på kvikkleire og de forsøkte å pele, men offiseren som ledet arbeidet så at han hadde satt 8 peler oppå hverandre, men traff ikke fjell. Men den første pelen kom opp ned i elven. Siden fylgte de i all steinen de tok ut av tunnelen. (Tunnelen som skulle bli amunisjonslager er ca. 10 m. lang) All steinen bare forsvant. De begynte da å kjøre sand fra Mysen med jernbanen og fylgte i. Det ble en stor sandpute som de la jernbanespor over. Men da de kom med kanonene var den så tung at underlaget var for dårlig så den var ikke stabil. De våget heldigvis ikke å prøvskyte. Kanonene ble kjørt vekk og visstnok plassert på fjellbund ved Ise.

Strand 1985.

Helge Strand

Lande Velforening

Grunnlagt 1938

NORØES STATSBANER	kass.kode
1 5 FEB. 1993	
k/Dobnr.	181
rikshet.	

Lande, 10.februar 1993

NSB. Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

D06

Høyhastighetsbane gjennom Østfold

Styret for Lande Velforening har diskutert dobbeltspor/høyhastighetsbane-prosjektet gjennom Østfold.

Nåværende jernbanetracé er grense mellom Lande og Sarpsborg by, og et dobbeltspor langs nåværende tracé vil berøre en rekke av våre medlemmer både direkte gjennom eiendomsinngrep og indirekte gjennom økt eksponering. Imidlertid er det klart at også en rekke av de øvrige planidéer kan få store konsekvenser for området. En utretting av kurven nord for Sarpsborg stasjon innebærer at linjen må gå gjennom etablerte boområder. Da Lande ligger midt i linjen for en direkteforbindelse Råde-Sarpsborg, vil også denne løsning kunne få meget store konsekvenser.

Vedlagt er vårt meldingsblad fra november 1991, der vi (på side 10), orienterte beboerne i Landeområdet ca 1000 hustander om det som kunne komme. På bakgrunn av den senere mediaoppmerksomhet om prosjektet, er mange beboere nå redd for å få ødelagt et trygt bomiljø. Det vil derfor være en fordel om NSB aktivt kan gå ut og fastslå at jernbaneprojektet ikke skal føre til økte miljøbelastninger for de som bor på Lande etter at en eventuell ny bane er bygget.

Generelt ville det være ønskelig om Landeboerne fikk anledning til å møte NSB for å orientere seg og få gitt uttrykk for oppfatninger om prosjektet. Vi antar dette også vil være av interesse for NSB. Vi vil konkret invitere NSB til å delta med en orientering og å lytte til meningsytringer fra Landeboerne, ved et møte på:

Tuneheimen tirsdag 16.mars kl 19.00 - 20.30.

Orienteringsmøtet holdes i forkant av Lande Velforenings årsmøte, klart adskilt fra dette. I pausen før årsmøtet blir det anledning til mer uformell kontakt.

Vi legger ved vårt historiske hefte fra julen 1992, der det på omslagsbildet går frem hvordan bebyggelsen på Lande er kommet etter jernbanen. (Dagens Lande utgjør området ovenfor jernbanen, fra høyre kant til Tune kirke mot venstre i bildet). Bildet illustrerer hvordan man den gang valgte å legge jernbanen utenom bysenteret. Vi har registrert mediautspill hvor det nærmest tas utgangspunkt i at høyhastighetsbanen denne gang skal gå til sentrum, og stiller spørsmål om dette er fremtidsrettet. Vi antar også dette forhold kan berøres i NSB's orientering, men at hovedvekt legges på fysiske konsekvenser for Lande ved de ulike løsningene.

Med vennlig hilsen
for **Lande Vel**

Håkon Aurlien
Håkon Aurlien
formann



NORGES STATSBANER		Kass.kode
01 FEB, 1993		
Sak/Doknr.	66	
Arkivbet.		

NSB Strategi og miljø
v/Overingeniør Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Vedr. Høyhastighetsprosjekt Oslo-Kornsjø:Konsekvensutredning for fase I og forslag til program for fase II.

Naturvernforbundet i Halden har følgende å bemerke til trasevalg i Halden kommune: Trase Skjeberg-Halden:
For å unngå forringelse av kulturlandskapet ved Gjellestad og for å spare dyrket mark foreslås utredet muligheten av å legge traseen i skogen nord og øst for Viksletta. Dette vil gjøre det mulig at eksisterende trase kan omgjøres til sykkelvei fra Halden sentrum til Skjeberg, noe som spesielt vil ha stor betydning for miljøvennlig transport mellom sentrum og boligfeltet på Isebakke.

Dersom dette ikke er gjennomførbart vil vi foretrekke at variant 2 velges forbi Skjeberg.

Remmendalen bør krysses med bro, okke fylling med rør. Kryssing bør skje så lavt som mulig.

Halden sentrum: Stasjonen bør ligge ved eksisterende stasjon syd for elva.

Trase Halden-Kornsjø: Variant 1 foretrekkes. Variant 2 vil klart forringe kulturlandskap i Klepperkroken og krysse flere verdifulle linjedrag. Det er viktig at bekkedalene ved Enningsdalen og Lysevannet krysses på bru. Det bør vurderes om det er mulig å unngå området ved Bønsmoen i større grad. Passasjer for vilt må sikres langs hele dagtraseen. Man bør søke å unngå kulturlandskapet ved Paulsbo.



NATURVERNFORBUNDET I HALDEN

Vi vil påpeke muligheten av å bruke eksisterende jernbanetrase også øst for sentrum til sykkelvei. Dette vil gi muligheter for miljøvennlig transport mellom Halden og Tistedal samt bedre tilgangen til Ertemarka.

Vi vil til slutt bemerke at detaljriksommen i tekst og på kart burde vært høyere. Dette ville gitt et bedre grunnlag for vurdering av trasevalg.

For Naturvernforbundet i Halden

Espen Glomsrød
Nestformann



BERG SKOLE

1760 Berg i Østfold

Telefoner: Kontor 19 51 58
 Lærerværelse 19 56 85

D08

Berg skole, 27.01.1993

Planavdelingen i Halden kommune
Teknisk etat
Svenskegt. 6
1776 Halden

Arkivnr.	5403-93.0242
	01-02-
Saksb.	E.M.

T.G.

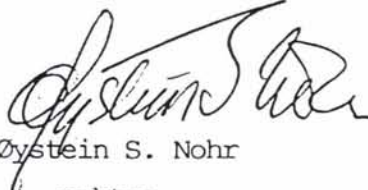
HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - GØTEBORG

Vi er kjent med forslaget til tracé-valg for høyhastighetsbane forbi Berg skole og er svært fornøyd med at man foreslår å legge banen i tunnel nord for skolen.

Vi ser imidlertid som uheldig at tracéen fortsatt deler området Huseby - Gjellestad - Hjelmungen - Alkerød i to. Dette er et område rikt på forninner som vi bruker som ekskursjonsmål i vår undervisning, og vi ville se det som en stor fordel om høyhastighetsbanen kunne legges utenom dette området. Det ville øke bruksverdien på området som et læremiddel i vår undervisning.

En eventuell forskyvning av tracéen nordover i dette området, ville vel også resultere i et "passeringspunkt" lenger nord for Berg skole, som vi også anser som fordelaktig utfra sikkerhetsmessige grunner og muligheten for redusert støy.

Vedlagt følger ekskursjonsplan for Berg skole og en vurdering av læringskvaliteter i skolens lokalmiljø.


Øystein S. Nohr
rektor

BRUK AV LOKALMILJØET

LÆRINGSKVALITETER I NÆRMILJØET

Skogen nord og øst for Berg skole er skolens "uteklasserom". Dette område gir oss unike muligheter til å bruke skogen som læremiddel. På en direkte og anskuelig måte kan elevene lære om mange emner i o-fag. I området har skolen lagt opp en skogsløype/natursti med 20 poster/temaer. Til hver av postene er det utarbeidet oppgaver og samlet litteratur i egen perm. Det er også laget et klasserom i skogen, midt i løypa, med sittebenker av impregnerte materialer - et velegnet utgangspunkt for studier og etterarbeid.

Over dette området er det tegnet et nytt orienteringskart i målestokk 1:5000. Dette gjør derfor det samme området til et ypperlig sted å trene med kart og kompass. Opplegg med progresjon fra 1. til 6. klasse er utarbeidet.

Hele området nord for Berg skole er rikt på forminner fra bronse- og jernalder. Her finner man gravrøyser og -hauger, steinsettinger, steinlegninger, bautasteiner, oldtidsveier og hustuffer fra jernalderen. I kort avstand fra Berg skole er det også mulig å besøke og studere helleristninger (Alkerød/Hjelmungen), bygdeborg (Børsåsen) og skipsgrav (Jellhaugen). Til alt dette foreligger ferdige ekskursjonsopplegg.

Tuffer etter husmannsplasser, Skansen ved Sponvika og spor etter Marmorsliperiet på Isebakke er bare noen eksempler på andre minner fra gammel tid som det fins mange av. Vi har i det hele tatt rike muligheter til å drive anskuellesundervisning på området lokalhistorie.

Området Gørrtjern, vest for Berg Stadion, er det eneste tjernet eller vannet i skolens nærmiljø. Selv om det er fisketomt, yrer det av liv ellers og egner seg godt til å studere amfibier og vanninsekter. Undervisningsopplegg er utarbeidet.

I gode vintre har dessuten Gørrtjern fungert som Berg skoles skøytebane.

Skogen rundt skolen er altså viktig for oss som læremiddel i flere fag- og som tur- og rekreasjonsområde. Gjennom hele året legger klasser, trinn og hele skolen opp til turer i dette området, - til fots eller på ski.

Røsnaskilen er tenkt som neste nærmiljøprosjekt for Berg skole. Stedet egner seg godt for å studere livet i fjæra og i sjøen. En del forberedelsesarbeid er utført, bl.a. har lærere fra skolen gjort prøvetrekk med vad i samarbeid med Halden Lærerhøgskole, og det er samlet en god del materiell som grunnlag for utarbeiding av ekskursjonsopplegg. Vadtrekkene har vist stor artsrikdom i kilen. Våren 92 eller 93 vil "kysten" være tema i vårens temauke, og da må dette prosjektet ferdigstilles.

EKSKURSJONSPLAN FOR BERG SKOLE

1. klasse

Tur til Unnebergstranda

Tur til lærerhøgskolen

- levende dyr ute
- naturavdelingen
- den gamle skolestua

rutebuss

2. klasse

Bondegårdsbesøk (Mosen, Unneberg el. andre)

Bibliotek, butikker og arbeidssteder i Halden

Fredriksten Festning

"svømmebuss"

rutebuss

3. klasse

Bybesøk m/svømmebussen

- brannstasjon
- politistasjon
- jernbanestasjon
- postterminal

"svømmebuss"

Berg Bygdetun

Rød Herregård

Berg kirke/Boberg gård

buss/foreldre

rutebuss

4. klasse

Lokalhistoriske ekskursjoner til

- Hjelmungen/Alkerød, helleristninger
og Jelhaugen, skipsgrav
- Åsekjær til Berg skole, gravskikker i oldtiden

sykkel (fra 92)

buss fra Berg

5. klasse

Oslo, Vikingskipene + event. teaterbesøk (halv reisekostnad dekkes av skolen)

Børsåsen, bygdeborg

Gørrtjern, livet i tjernet/insekter

rutebuss

6. klasse

Bedriftsbesøk hos E. Sem A/S trykkeri

Halden Arbeiderblad

Fredriksten og deler av "gamle" Halden (Søndre Sjøbod)

Svinesund, den gamle og den nye tollstasjonen

Avslutningstur for 6. klasse

rutebuss

rutebuss

rutebuss



Halden kommune
Planavdelingen
Teknisk etat
1776 Halden

501.3-92.1002
28-01-93
T.G.

Halden, 27.01.1993

D09


● TRASÉ FOR HØYHASTIGHETSBA NE

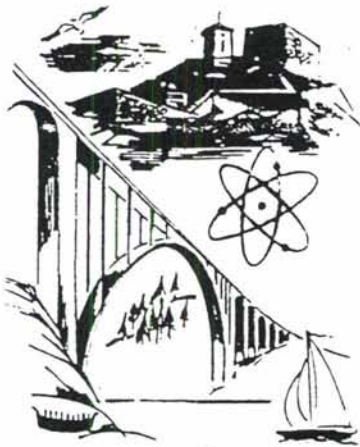
Det nåværende forslag til høyhastighetsbane skjærer rett igjennom Huseby, Jellestad og Hjelmungen området. I tillegg til at denne området er svært rikt på fornminner, danner gårdene, Jelhaugen, helleristningsfeltene og kulturlandskapet et unikt fellesskap som må bevares for ettertiden.

Berg, Rokke og Asak historielag protesterer derfor mot den planlagte trasé for høyhastighetsbanen gjennom dette området. Vi oppfordrer Halden kommune til å finne en trasé nord for området slik at dette også for fremtiden vil fremstå som en enhet.

Med hilsen

Berg, Rokke og Asak historielag

● 
Sophus Sørensen
leder



Halden Reiselivskontor

D10

HALDEN REISELIVSLAG - HALDEN TURISTKONTOR

Tollboden - Pb. 167 - 1751 HALDEN - Norge

Tlf. (09) 18 24 87 - 18 24 97

Halden Tourist Board

Fremdenverkehrsvereins fur Halden

Le Conseil de Tourisme d' Halden

504.3-93.0332
29 -01-
TG

Halden, 28. januar 1993

Planavdelingen
v/Forvaltningssjef Tor Granum
Halden Kommune, teknisk etat
Svenskegt. 6

1776 HALDEN

I forbindelse med "høringen" av jernbanetraseforslaget gjennom Berg - Vikområdet - vil jeg komme med flg. betraktninger.

P.g.a. området Vik, Huseby, Alkerød, Øvre Hjelmungen og Høks potensiale vedrørende fornminner (Jellhaugen - Huseby - 600 tallet) - gravminner (jernalder og bronsealder) og helleristninger mener jeg det ville være fordelaktig for helheten i dette området hvis traseen ble lagt nærmere opptil kraftledningsgaten gjennom området. Færre grunneiere ville dessuten bli berørt av traseen.

Jeg ser også et stort potensiale turistmessig for dette området. Da dette området har så mange fornminner fra bronsealder, jernalder og middelalder, har dette området karakter av en fornminnepark. Ved å flytte traseen vil dette områdes helhet bevares og markedsføring og bruk av området vesentlig lettes. Nordens største gravhaug - Jellhaugen - tenkes brukt sentralt i utviklingen av dette området.

Det gjøres også oppmerksom på at ved å velge nåværende trase vil en eventuell utvidelse til to jernbanespor ødelegge viktige fornminner spesielt ved Alkerød hvor det er helleristninger på begge sider av jernbanelinjen. Dette er også tilfelle ved Hjelmungen. Ved Høk vil også en utvidelse av traseen føre til ødeleggelse av fornminner.

Fra vårt hold tenkes området Svingenskogen, Høk og opp mot Nygård markedsføres som fornminneparken. Gamle E6 gjennom samme området tenkes kalles fornminneveien.

Legger ved skisse av området hvor vi mener traseen bør legges.

Med hilsen
HALDEN REISELIVSLAG

Jarle Berg
Formann

NORDISK KULTURKJEDE

Tordenskjolds gt. 8

Postboks 67

D11

Inngang fra Øvre Bankegate

N - 1751 Halden

Tlf. N: 09 - 17 47 89

Fra andre land: --- 47 - 9 - 17 47 89

nk-hakomcha

Halden, den 1. februar 1993

504.4-930369

19 - 11-

T. G.

Halden kommune
Teknisk etat
Svenskegt. 6

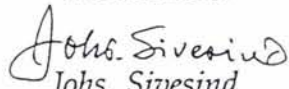
Den planlagte trasé for nytt jernbanespor

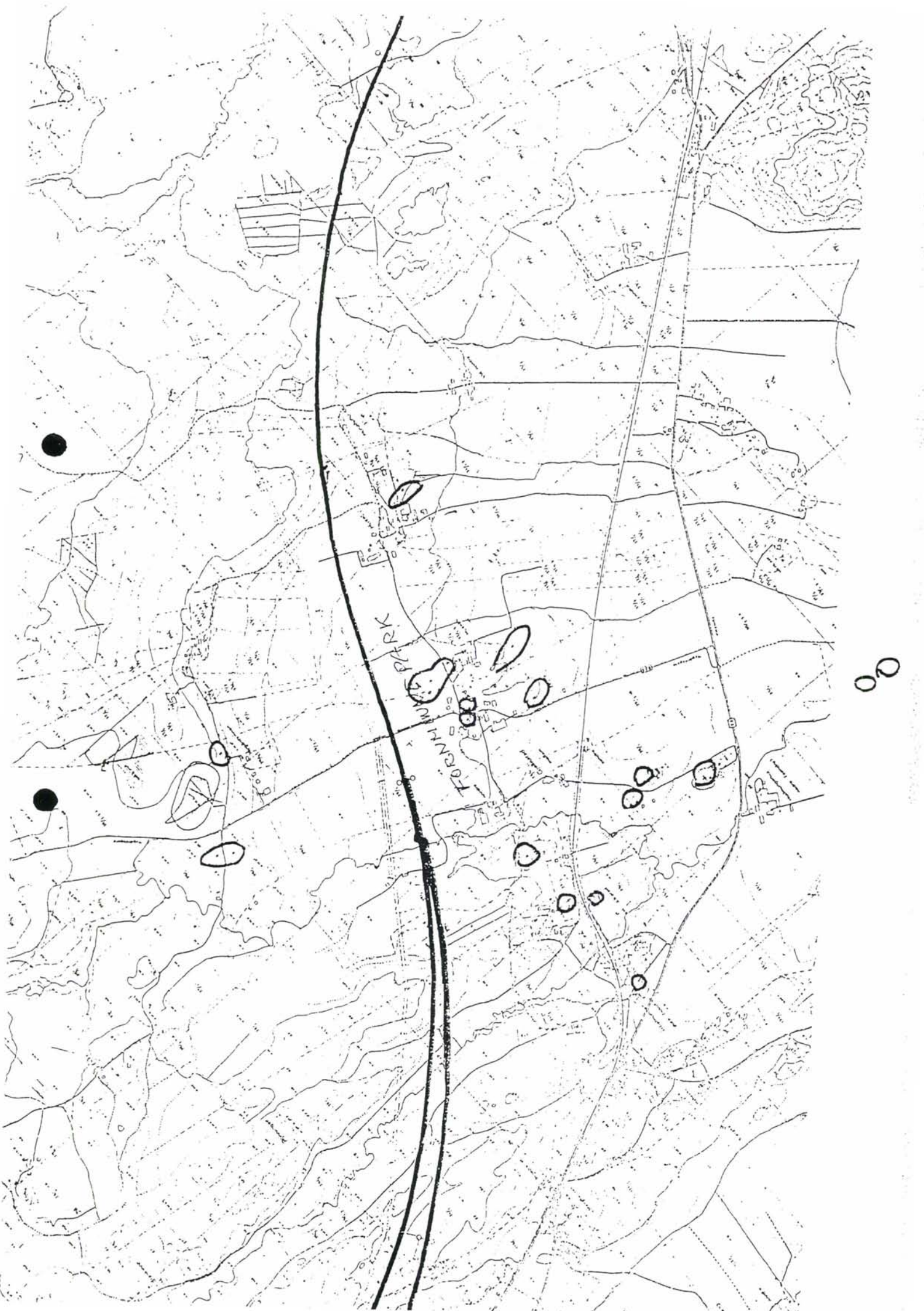
Nordisk kulturkjede ser med interesse på muligheten av å kunne bruke kulturlandskapet rundt Halden både i turisme og ganske særlig i undervisning, forskning og forskeropplæring.

1. Nyere undersøkelser og stikkprøver har vist at vi her har et sammenhengende materiale som kan antyde en nærmest kontinuerlig bosetning og utvikling gjennom årtusener.
Fra de siste 5000 år har vi dessuten stedsnavn som tegner konkrete og til dels daterbare bilder av landskap, vegetasjon, levekår og næringsdrift gjennom hele dette tidsrommet, f. eks. *Lundestad*, gammelnorsk *Lundastøð*, "båtstøa til garden Lund", Lund lå litt lenger opp og eksisterte som gard i alle fall til ca. 1600. Lundestad ligger ca. 30 m. o.h., og det skulle svare til ca. 5000 år. *Lindemørken*, gammelnorsk *Lindamørk*, "Lindemarka, Lindeskogen" forteller noe om klimaet da navnet ble laget.
2. Halden har undervisnings-, forsknings- og andre kulturinstitusjoner som vil kunne gjøre en slik sammenhengende kulturarv til et levende aktivum.
3. Nordisk kulturkjede ligger i startgropa. Men vårt nordiske styre går enstemmig inn for å utnytte både Haldens sentrale beliggenhet i Norden, byens og festningens betydning for nordisk og europeisk historie, byens spesielle arkitektur og kulturliv (forskning, undervisning, teater, museer), Haldenområdets spesielle forhistoriske kulturmateriale - også sett i sammenheng med rikholdige kulturminner av alle slag på begge sider av grensen, f. eks. verdenskjente helleristningsfelt i Tanum og Skjeberg-Borge, gravfelt som f. eks. Hunn, Blomsholm og Grebbestad.
4. Hvis vi lykkes i våre planer, vil Halden kunne bli et viktig kultursentrum for Norden. Det vil derfor bety mye for vår levende bruk av kulturlandskapet i forskning, undervisning på alle nivåer og turisme om landskapet ikke blir for mye oppdelt av slike skillelinjer som moderne kommunikasjonstraséer skaper.

5. Vi ber derfor om at en nøye vurderer langtidsvirkningen for vår sektor av linjevalget for den nye jernbanetraséen.
6. Vi kjenner ikke nok til hvilke kulturminner som skjuler seg i skogen bak Huseby - Hjelmungen o.s.v. Derfor er vi varsomme med å fremme konkrete forslag, men tillater oss likevel å peke på to idéer:
 1. Plassering nær den nye E6, slik at vi får et eget belte regulert til gjennomgangstrafikk, men likevel slik at en så vidt mulig sikrer seg mot at løpske biler eller jernbanevogner skjærer inn på hverandres områder og skaper større trafikkulykker og kaos.
 2. Plassering langs skogkanten eller i skogen, under forutsetning av at arkeologiske undersøkelser ikke avdekker fornminner som bør sees i sammenheng med gardsmiljøene nedenfor.

Med hilsen


Johs. Sivesind
formann



GRØNNE NORDEN

Besøksadresse: Gamle Rådhus, Storgt. 6, 1771 HALDEN

Postadresse: Boks 429, 1753 HALDEN

Tlf/fax: Norge 09-174793

HØYHASTIGHETSBANEN (heretter HH) - høringsuttalelse

På vegne av miljøforeningen Grønne Norden vil undertegnede uttrykke stor glede over det prinsipielle i at NSB nå satser på HH-forbindelse med kontinentet. Etter inngående studier av alt tilgjengelig skriftlig materiale fra norsk og svensk side pluss kompletterende undersøkelser for egen regning må vi likevel på det mest bestemte frarå NSB og Den norske regjering å velge Kornsjø-alternativet (heretter K) på nåværende sviktende premisser, og heller gjøre grundigere forstudier før en beslutning om trasevalg gjennom Halden kommune treffes.

1) Manglende beslutningsgrunnlag fra Banverket (heretter BV). For Norge er en raskest og og dermed rakest mulig togforbindelse med Göteborg, København og kontinentet essensiell. Like viktig for Norge som for Sverige er rentabiliteten på banen. Og vesentlig viktigere for Norge enn for Sverige er reisetiden. For Bohus-alternativet (heretter B, i forhold til K) beregner dokumentet Nordlänken III av 28/2-92 ca 6-7 minutter kortere reisetid, 14 km kortere vei samt betydelig bedre trafikkgrunnlag (945.000 passasjerer på B mot 900.000 på K). Begge disse forhold gir sammenlagt en klar samfunnsøkonomisk gevinst - ikke minst fordi investering i jernbane bør ha et 100-års framtidsperspektiv. Det eneste som kan gjøre det riktigere å satse på K fremfor B er evt radikalt lavere anleggskostnader. Dette har BV tilsynelatende fremlagt.

Men BVs tall holder ikke.

a) To ulike konsulter er brukt, uten at disse er instruert om å legge inn samme forutsetninger (det motsatte synes heller å være tilfelle, jfr. neste underpunkter). Hvorfor ikke samme konsult er benyttet hverken kan eller vil Banverket svare meg på. Begge konsulter svarer på spørsmål at de kun har brukt 'schablonberäkningar' (!).

b) K er tildels ensporet (selvom dette ikke fremgår av de fleste dokumentene), B er gjennomført tosporet.

c) Svingradiene for dimensjonerende hastighet i B er meget lengre (4000 m) og dermed radikalt dyrere enn i K (fx 1500 m ved Kornsjø).

d) Geoteknik, bullerskydd m.m. er lagt inn i B, men mangler totalt i K. Tror virkelig BV - og NSB? - at K kan anlegges helt uten geotekniske kostnader?

* I tillegg har J&W utført en detaljstudie i terrenget med plan- og lengdeprofiler gjennom Bohuslen som grunnlag for beregning av anleggskostnader ved Skanska. Kun med et tilsvarende arbeid gjennom Dalsland vil BV, NSB og regjeringene ha beslutningsunderlag. Ifølge Bengt Larsson, Skanska (Göteborg) er dette ca en måneds arbeid. Har ikke BV/NSB råd til maksimalt kr 50.000 for dette arbeidet?

e) K er gjort enda 'billigere' ved at deler av kostnadene er fratrukket og isteden tenkt tillagt Bergslagenbanan "eftersom den ju vil komma i alla tillfällen".

f) Noe av det aller enkleste å bygge ut av K, nemlig Dalskogsvängen, prosjekteres nå til SEK 33 mill/km - langt over gjennomsnittet som tidligere er beregnet for K, nemlig 27 mill/km. Svenske konsulter forteller meg telefonisk at "det er i praktiken like dyrt att bygga ut genom Dalsland, och alltså längre".

g) Problemet med rasfare (lermassene) i Göta älvs dalgång er ikke løst. **Hvordan** skal dette løses (med motorvei pluss jernbane)? **Hva** vil det koste?

Konklusjonen må dessverre bli: Som vurderingsunderlag fra svensk side for Norge er dette faglig og politisk helt uholdbart, et makkverk. Spørsmålet er: Hvorfor leverer BV ifra seg noe slikt?

2) Manglende utbyggingsvilje fra svensk side.

Eneste forklaring på nevnte gåte som undertegnede kan øyne er: Trass i fagre ord om nordisk samarbeid og Nordlänken fra statsminister Bildt på Bornholm i august 1992, legges premissene for en alt annet enn nordisk politikk av BV. For BV teller Sveriges interesser. BVs dokumenterbare hovedinteresse nest etter X2000 HH-persontrafikksatsingen er nå en HH-godsrute fra Norra Stambanan og Ostkustbanan via Bergslagen/Bergslagsbanan og Mellerud til Göteborg. Satsing fra BV på strekningen fra Mellerud til Kornsjø c. 80 km vil komme i strid med, mens satsing på strekningen mellom Mellerud og Göteborg vil være en del av, denne strategien. For BV er biten inn til Kornsjø, og enda mer hele Bohuslen, kun å betrakte som periferi.

Illustrerende er følgende: BV og Sverige taler om å behøve 'bare' SEK 6 milliarder for HH Göteborg-Halden (fullstendig urealistisk) - men har år etter år vist seg ute av stand til å fremskaffe SEK 500.000 til det signalanlegg som ville gjøre det mulig for Oslo-København-ekspressen å trafikkere Dalsland i rute. Et slikt beløp er tydeligvis umulig for Sverige.

3) Manglende kapasitet

Selv om anleggskostnadene SEK 6 milliarder for K ikke bare hadde vært 'løgn og forbannet dikt', er det et annet og på sikt langt alvorligere problem: K vil raskt 'møte veggen'. BV og NSB utarbeidet opprinnelig et felles prognosegrunnlag for Nordlänken (Göteborg-Oslo). NSB opprettholder dette, BV har derimot forlatt det - til fordel for langt lavere tall. Hvorfor? Eneste forklaring undertegnede igjen kan øyne: BVs realistiske prognoser for ganske intens godstrafikk over Bergslagenbanan og Mellerud til Göteborg **utelukker** NSBs tall og ønsker. Det vil ganske enkelt ikke være kapasitet innen etpar årtier til HH-togene Oslo-København-Oslo.

4) Teknisk tospor ikke utredet (heretter TT)

Dersom hensikten med høyhastighetsprosjektet er å få høyhastbane til størst mulig samfunnsnytte og lavest mulig pris, er det oppsiktsvekkende at TT overhodet ikke er påtenkt, nevnt eller analysert. Med TT her menes: Et HH-spor gjennom Bohuslen (til erstatning for, og mest mulig lagt etter nåværende Bohusbana) pluss et HH-spor eller godsspor (som idag) over Kornsjø. Fordelene er åpenbare, følgende kan nevnes i farten:

a) Bohusbanans trasé kan brukes. Ingen togstans over K i anleggsperioden.

b) Kapasiteten strupes ikke (jfr pkt 3 over, ad K-alternativet og svenske gods-prioriteringer over Mellerud).

c) Godstog kan trafikkere der det er ledig kapasitet. Beholdes nåværende Kornsjø-spor (slik BV reelt ser ut til å legge opp til), kan alle nordgående godstog gå over Kornsjø uten problemer med Tistedalsbakken, mens sørgående dels kan trafikkere B, dels K (med drahjelp opp bakken).

d) Regionale ringvirkninger Bohuslen: HH over K vil høyst sannsynlig bety at Bohusbanan nedlegges. Det betyr igjen at eksisterende Ljungkilebana (tilknyttet Bohusbanan) blir hengende 'i løse luften'. Og skal havnene i Bohuslen være uten jernbaneutløsning?

e) Regionale ringvirkninger Dalsland-Enningdalen: Pasaasjerunderlaget her er minimalt - men som en service kan godstogene ta med passasjerer, gjerne gratis. Bussrutetilbudet her er fra før dårlig, og vil trolig forsvinne. Hvorfor ikke tenke (og handle) nytt her?

d) Lavere ekspropriasjons- og geoteknikkostnader.

e) Miljøhensyn: En hovedvirkning av en HHbane gjennom Bohuslen vil være å redusere behovet for utbygging og fremtidig bruk av forurensende motorvei (jfr for øvrig den svenske regjerings veiplaner fremlagt medio mars 1993).

Undertegnede krever, og såvel NSB som Stortinget må kreve, en kostnytte-beregning av TT. Vi krever svar: Hvorfor er dette ikke gjort?

Ad B - fjordkryssing:

To alternative kryssinger av Ringdals/Iddefjorden har tidligere vært vurdert: ved Svinesund (evt ved påbygg på nåværende bro), b) ved Ystehede. Vi anser begge som urealistiske og uønskede: Terrengforholdene ved Svinesund betinger en lang og dyr tunnel. (En "togetasje" under nåværende bro er trolig teknisk umulig, over er like umulig-ut fra stigningsforholdene.) En lav togbro vil uansett stenge hevdvunnen sjøferdsel og skjemme denne vakre fjorden sterkt. Uten å gjøre krav på noen som helst ekspertise her vil vi tilrå vurdert og utredet en trase fra Skee via Näsinge og dalgangen der fram til en kort tunnel under Knivsøholmene og opp til Sørli/Berg. Avstanden inn til Halden by blir minimal - og kan trafikkeres med såkalt relsbuss. Alternativt bes andre tunnelloesninger til Halden (inkl. senketunnel) vurdert.

Med beste hilsen,



Håkon Stang
(formann, e. f.)

D13

Jens Bjørnstad telf.09192645
Bjørnstad
1792 Tistedal

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 2 FEB. 1993		
Sak/Doknr.		172
Arkivbet.		

Norges Statsbaner
Overing. Per Pedersen
Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo.

Tistedal 26.01.93

Vedr. høyhastighetsprosjekt Oslo - Kornsjø.

I høringsutkastet til høyhastighetsprosjektet parsell Halden - Kornsjø, ser jeg at min eiendom vil bli berørt dersom variant 1 blir valgt. Jeg har min gård Bjørnstad rett etter Tistedal stasjon, og her er det tegnet inn en tunnel som vil gå under min eiendom. Se avmerking på vedlegg 1.

I de senere år har det vært tørre somre med stor fare for tørkeskader. På min gård har dette gått bemerkelsesvedrig bra og det beror på at min jord får tilførsel av fuktighet fra grunnvannet.

Dersom det bygges en tunnel vil etter all sansynlighet dette endre seg, og resultatet kan bli at jeg får reduserte avlinger.

Derfor vil jeg kreve en garanti for at ikke mine avlinger blir redusert. Denne garantien kan bestå i at det fysisk blir tilført min gård vann fra en sjø i nærheten, eller at det blir i form av kontante erstatninger.










Jeg krever en behandling av dette før noe arbeid blir satt i gang.

Jeg har min inntekt av gårdsbruket og er helt avhengig av at dette inntektsgrunnlag ikke forringes.

Med hilsen

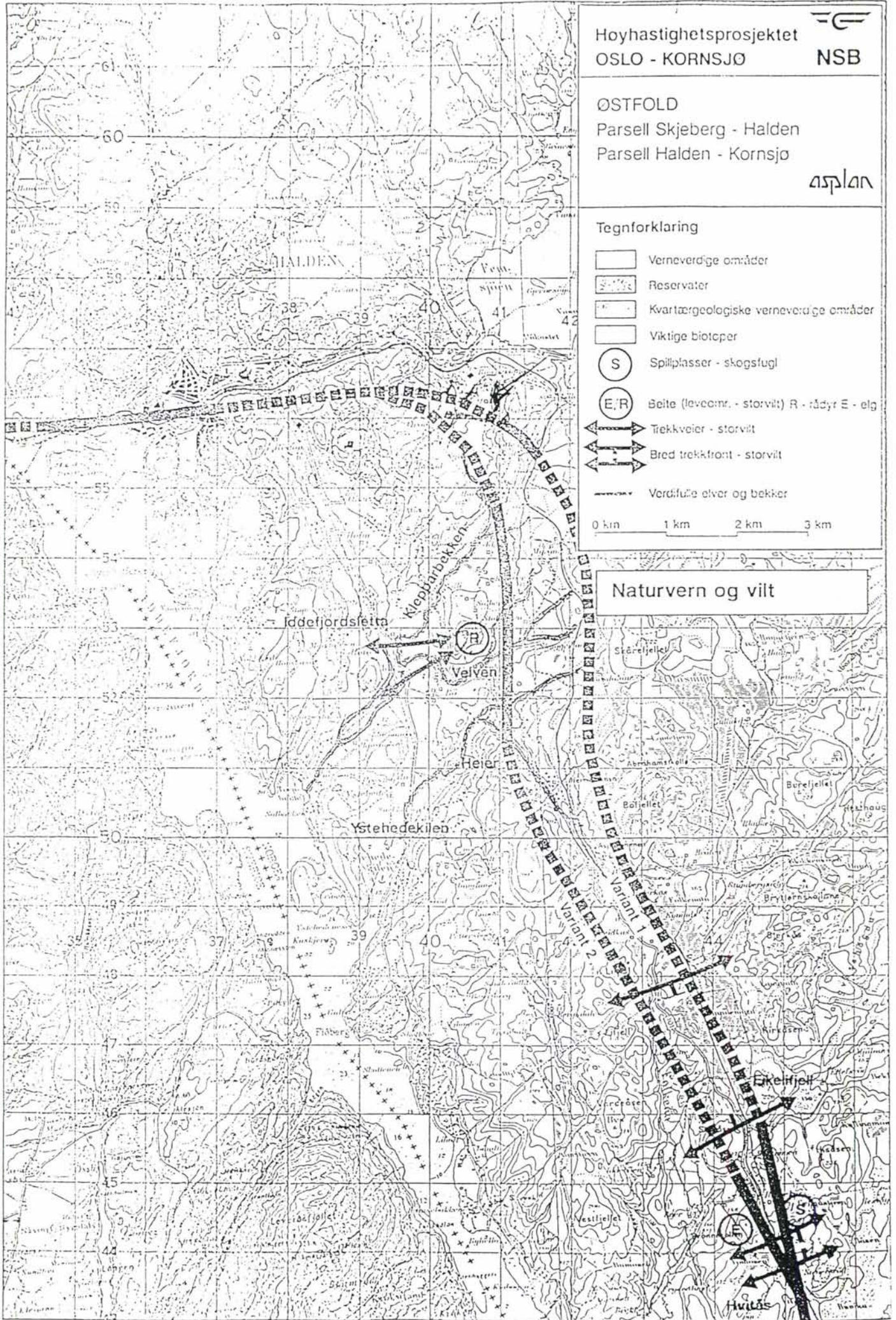
Jens Bjørnstad

Tegnforklaring

-  Verneverdige områder
-  Reservater
-  Kwartærgeologiske verneverdige områder
-  Viktige biotoper
-  Spillplasser - skogsfugl
-  Beite (leveomr. - storvilt) R - rådyr E - elg
-  Trekkveier - storvilt
-  Bred trekkfront - storvilt
-  Verdifulle elver og bekker

0 km 1 km 2 km 3 km

Naturvern og vilt



NORGES STATSBANER	Kass.kode
23 DES. 1992	
Sak/Doknr.	<
Arkivbet.	

BØKEVANGEN
PRESTEBAKKE

1796 KORNSJØ, 21.12.92

D14

NSB,
Strategi og miljø,
Postboks 1162, Sentrum,
0107 OSLO.

Vedr. Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø, parsell
Halden - Oslo:

Syret for Stiftelsen Bøkevangen behandlet de planer som er utlagt i forbindelse med ovennevnte plan og konsekvenser for vår eiendom på Prestebakke, Bøkevangen. (tidl. Prestebakke Skogbruksgård).

Det fremgår av planen at den nye banen vil krysse vår eiendom og føre til meget store konsekvenser. Vi antar at vi ikke lenger kan nytte stedet til vår formål, ferie-, leir- og avlastning for personer med psykisk utviklingshemning, hvis den planlagte trasee blir valgt.

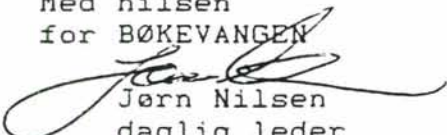
Vi er en privat stiftelse og har ervervet og opparbeidet senteret for mange mill. kr. og det vil således være av stor betydning å få langt mer informasjon om detaljene.

- Vil det bli bro over vår eiendom, rett over to av våre bygninger?
- Støynivå ?, bropilarer ? m.v.

Utifra det vi har kunnet se av planene, så er vi meget forunderet over at traseen blir lagt midt i vår bebyggelse, så lenge det lenger vest er rikelig med areale uten å berøre bebyggelse.

Vi meddeler herved vår første protest mot planen, som vil gjøre stedet ubrukelig til vårt formål, samt at vi ber om nærmere redgjørelse og også ber om vurdering av annet traseevalg forbi Prestebakke.

Med hilsen
for BØKEVANGEN


Jørn Nilsen
daglig leder

NSB
Strategi og Miljø
v/ overingeniør Per Pedersen
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Koss.kode
20 JAN. 1993		
Sak/Doknr.	151	
Arkivbet.		

D15

Prestebakke, 12.01.93

Prestebakke Velforening har på medlemsmøte tirsdag 12.01.93 behandlet NSB's trase (parsell) valg ved Prestebakke på Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg), og vil komme med følgende uttalelser i sakens anledning:

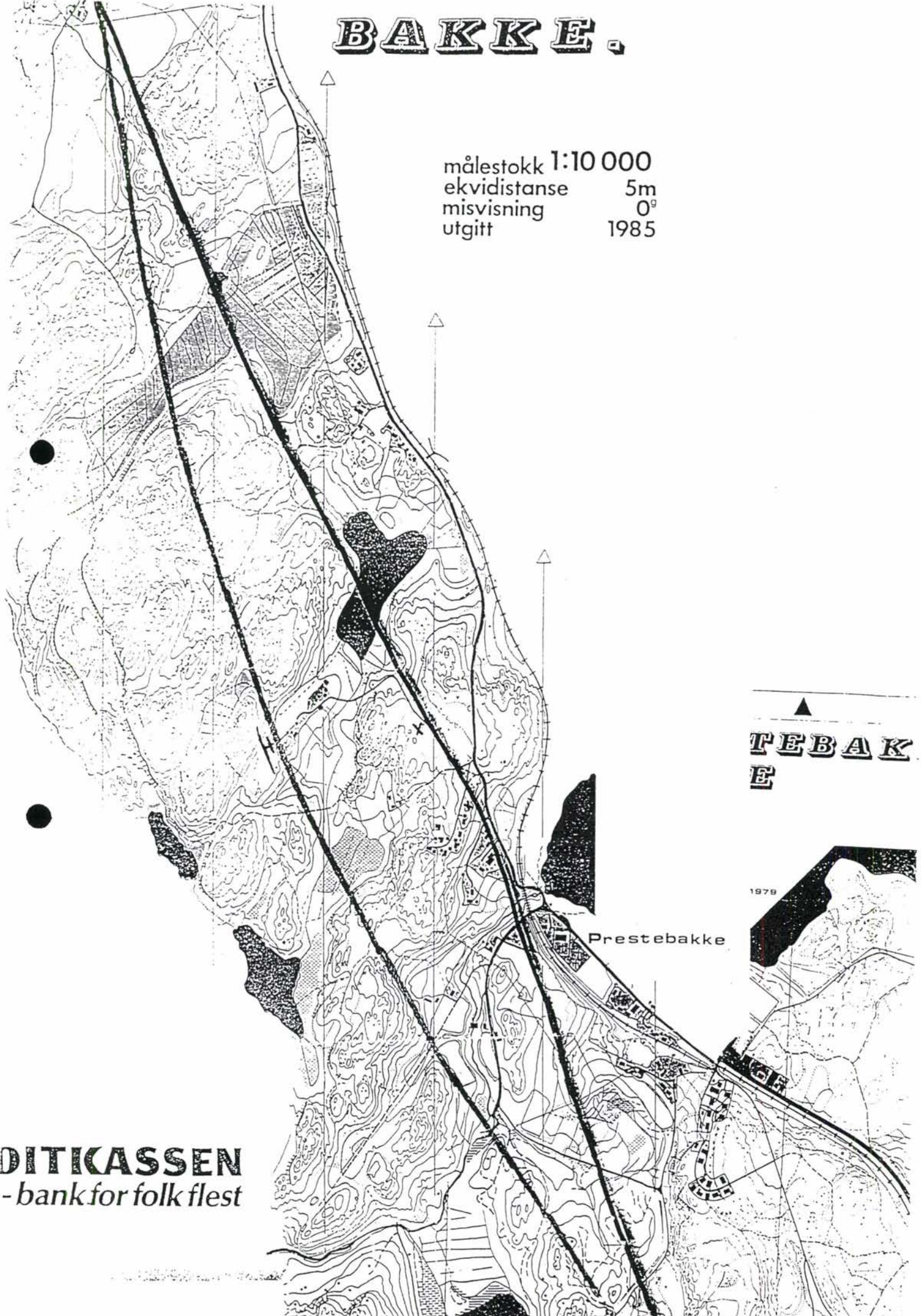
NSB's valg av trase Buer - Skansen (Prestebakke) - Doktorseter, mener Prestebakke Velforening vil få store negative konsekvenser for bomiljøet på Prestebakke. Mange hus vil bli berørt (må fjernes). Dette forringer bomiljøet, både med mer støy og grunnproblemer. Dette vil også kunne få økonomiske konsekvenser ved f.eks. salg av eiendommene nær den nye traseen. Traseen vil også berøre forminner ved Skansen. Se anmerkning på vedlagte kart (X). NSB's trasevalg vil dessuten berøre en eventuell gassledning til Sverige, ved Plassen, se kart.

Prestebakke Velforening mener at traseen (gul) bør legges ifølge inntegning på vedlagte kart, men i tillegg flyttes ytterligere ca 500 meter vest ved området Holtekas p.g.a. nybygg (se anm. kart). Traseen blir da som følge i kurve fra Buer til Sandby/Doktorseter, hvor ny trase kan føres sammen med eksisterende trase: Dermed unngår man helt å berøre eksisterende bebyggelse.

Med hilsen
PRESTEBARKE VELFORENING
Arild Thomassen
Arild Thomassen
sekretær

BAKKE.

målestokk 1:10 000
ekvidistanse 5m
misvisning 0°
utgitt 1985



PRESTEBAKKE

Prestebakke

1979

DITKASSEN
-bank for folk flest

TEBAKKE
E

1978

Prestebakke

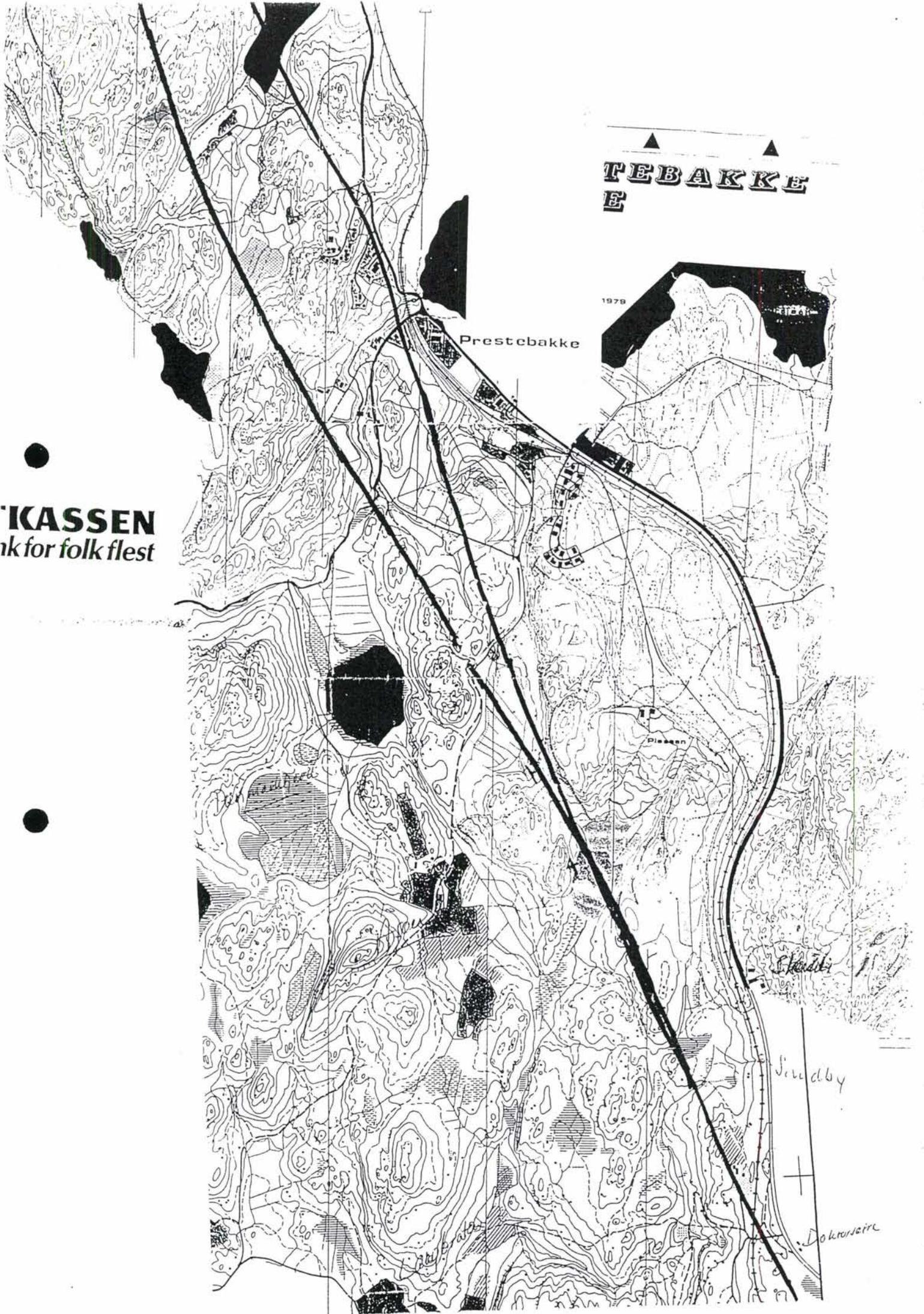
Plassen

Skredder

Sundby

Doktorsire

KASSEN
ik for folk flest



BAKKE.

målestokk 1:10 000
ekvidistanse 5m
misvisning 0°
utgitt 1985

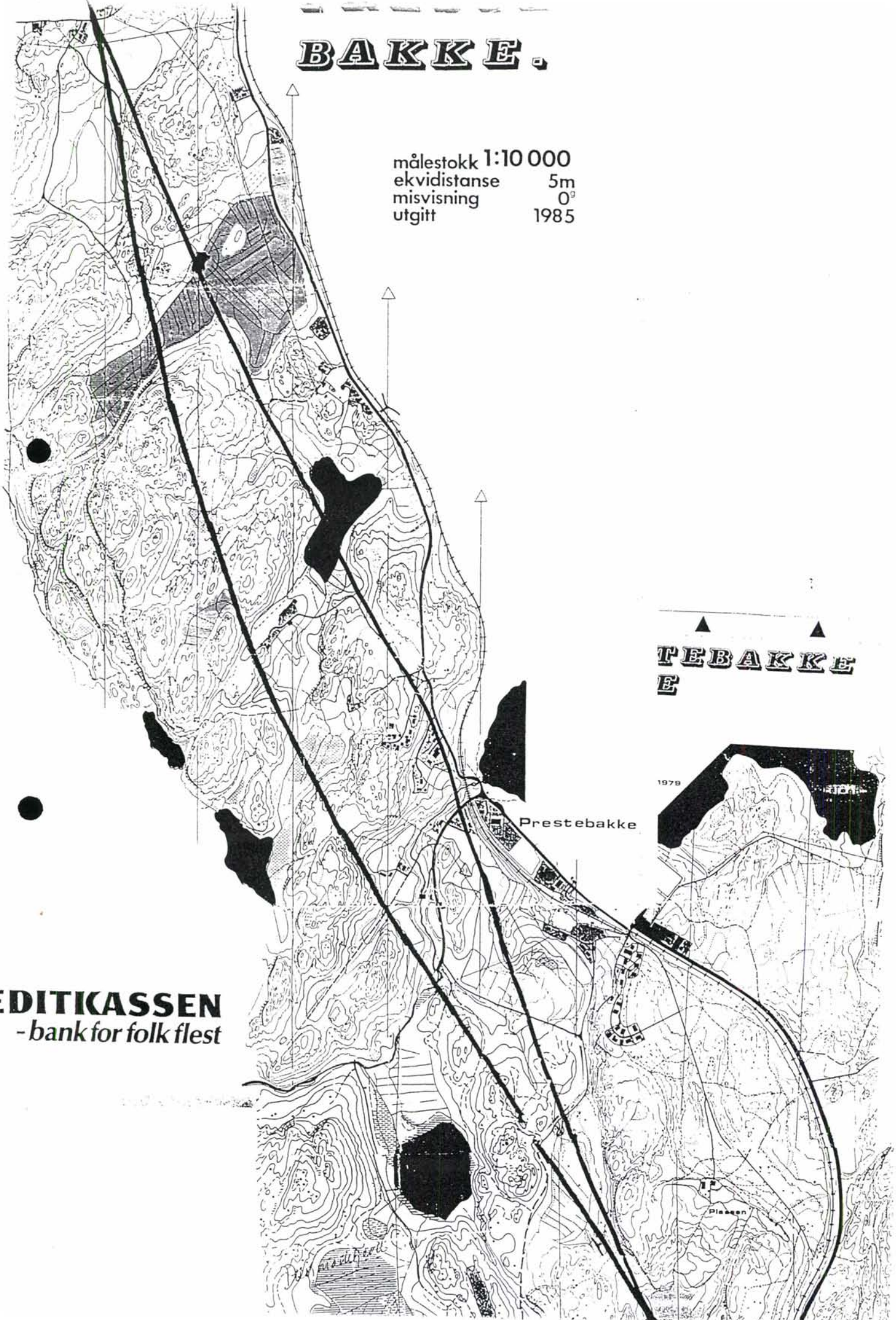
TEBAKKE E

Prestebakke

1978

Plasseen

EDITKASSEN
- bank for folk flest



"Forskribet melle som også er in det av
forne daglig tilgang.

out samt. Egen er ca 2 mil langt og
og er in forplikt til et resultat dunn
"Forskrifts tilfelle tilhørende identifikasjon
"Dokumenter" som in danner med

y tillegg. (ist og ikke minst)
regime som ble brukt.

placet rett over husene. (10 m 3 gnr -
det var alle gjeldte av de første

er fast angitt den om dette.
fint har og angitt seg fins. Men her tidligere

som gir for N.S.B. Kjøp fra det
stipulert god. Men derfor Tvevika & Lønn
mellom, det er med, og er på ca 3 mål
ett med forskribet fra med gjennom

Eierdommen "Lønnheim" Lønn
med forskribet

prekursorer og med N.S.B's frak

"Forskribet melle" 97 = 31

"Dokumenter" 97 = 27

"Lønnheim" 97 = 27

fra in de eierdommen

Indtast

fløy has kjinghu is prosjekt

Arkivbet:	
Sak/Doknr: 96/2-33	
25 JAN. 1993	
NORGES STATSBANER	Kass. kode

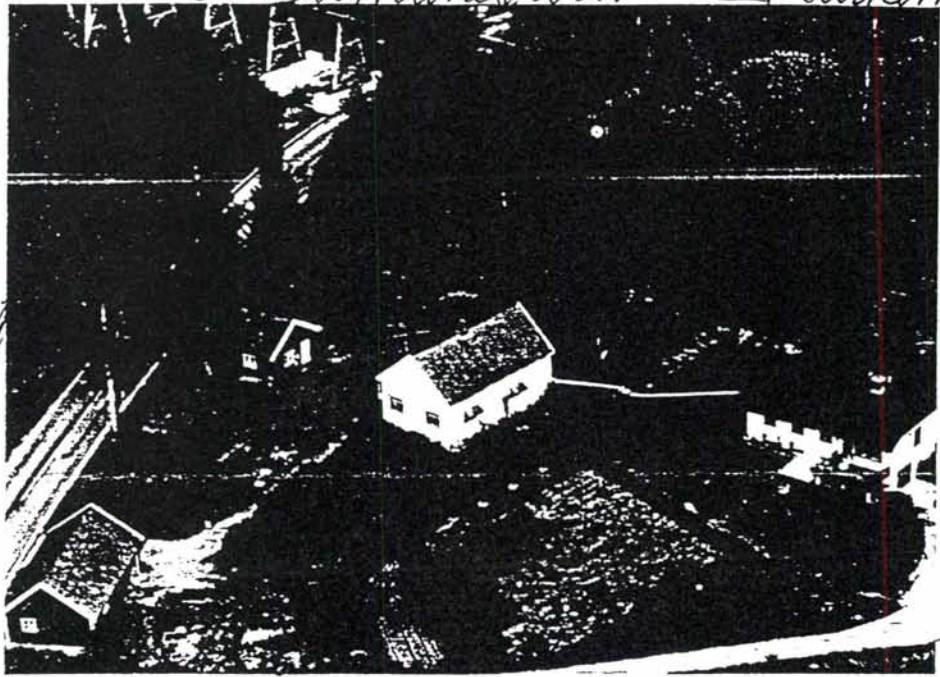
D16

21/-93.

"Dambroen" →

Ønsjøen.

Umbroen □ Kirken



"Granheim"

"Prestebakke mølle" & skov.

D17

NSB Strategi og miljø
v/overing.Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum

NORGES STATSBANER	Kass.kode
28 JAN. 1993	
Sak/Døknr.	163
Arkivbet.	

0107 Oslo

Henvendelse til (telefon)

Deres referanse

Saksreferanse

Dato

1993-01-26

VEDR. FORSLAG TIL KONSEKVENsutredningsfase II HALDEN - KORNSJØ.

Viser til overnevnte forslag som er lagt ut til offentlig gjennomsyn. Som en kommentar til tenkt trasè ved Prestebakke bro, vil jeg få uttrykke min forundring over at den ikke er lagt utenfor bebyggelse og vei.

Slik NSB har tegnet " streken" vil den berøre flere bebodde eiendommer. Ved å rette inn linjen fra Buer og legge den lenger vest vil man kunne gå utenom bebodde eiendommer og få en rettere linje mot Danmarktjern. Tilkobling til eksisterende trasè kan da skje ved Doktorsetre i stedet for Prestebakke hvis bygging skal skje i to trinn.

Min foreldretomt er på ca 3,5 mål og er bebygd med 2 uthus og 2 beboelsehus. Slik ønsker vi å ha det i fremtiden også. Jeg vil forøvrig vise til skriv fra Prestebakke Velforening om dette.

Med hilsen

Tove Anita Olsen
Tove Anita Olsen
Prestebakke
1796 Kornsjø

Tlf. 09-197362 el. NSB 64010

Vedlegg : 1

Kornsjø 27.01.93

D18

NSB Strategi og miljø
v/ overing. Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0170 Oslo

NSB HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ.

Etter å ha gjennomført et særdeles godt besøkt almannamøte, samt behandlet saken på årsmøte 26.01.93 ønsker Kornsjø og omegn velforening å gjøre følgende syn vedrørende trasevalget gjennom tettbebyggelsen på Kornsjø over grensen til Sverige.

Vi ønsker en trase som går gjennom nåværende stasjonsområde.

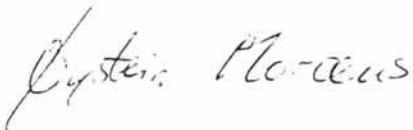
Vi mener at det er fullt mulig å prosjektere en trase med ønsket kurveradius gjennom stasjonsområdet og over grensen til Sverige rett i nærheten av nåværende jernbanebro, uten at noen bolighus behøver å bli direkte berørt.

Ingen boliger på strekningen Lysedalen - Kornsjø behøver heller å bli berørt.

Vi tror at et slikt trasevalg vil ødelegge minst mulig natur.

En trase innenfor stasjonsområdet vil samtidig opprettholde mulighetene for en fremtidig lokaltrafikk for Kornsjø med jernbane.

Med vennlig hilsen



Øystein Moræus
(Formann)



Per Lervik
(Fg. sekr.)

019

NSB Strategi og miljø
v/overing. Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
15 JAN. 1993		
Sak/Doknr.		149
Arkivbet.		

MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNING HØYHASTIGHETSbane OSLO - KORNSJØ
VED PAULSBO.

Vi vil med dette få gjøre følgende bemerkninger til det foreslåtte trasèvalg for fase II i offentlig høring, perioden 23. okt 1992 - 1. febr. 1993:

I området ved PAULSBO, rett før Kornsjø vil forslaget få store konsekvenser i landskapet og for lokalbefolkningen. Trasèen vil berøre dyrket mark, bosetninger, riksveien, høyspentlinjer og grunnvannsforekomster med drikkevannskilder.

Området befinner seg på den marine grense og er opprinnelig en del av israet som går gjennom fylket og videre inn i Sverige. En ser derfor ikke bort ifra at det kan være interessant i geologisk og historisk sammenheng. Denne del av Halden kommune og Østfold fylke er dominert av skoger, vann/innsjøer og myrer. Det er derfor svært følsomt for kulturlandskapets mangfold når det lille en har av innmark og bosetning blir rasert.

Vi vil med dette sterkt fraråde høringens trasèvalg i dette området, og henstille om å skåne det fra et radikalt og ødeleggende inngrep.

Paulsbo, 11. januar 1993.

Hilson Bråthen

Grete Bråthen

Martha Bråthen

Magnhild Johansen Sandaker

Hill Hovmann

Kaare Hermansen

Ingebjørn Jørgensen

Olav Fredrik Jørgensen

Ann Birkholm

Christiane Martinson

Hemming Lie

Anne Kjerfve

Activa Synnøve Lie

Stein Egehaug

Esben Jensen

H. Hennings

Ente Våsen

Birgit Røttemund

Kari Røttemund

Håre Eriksen (sign.)

Rolf Frisker

HØYHASTIGHETSBANEN

høringsuttalelse

Som grunneier til gnr 225/1 Sætre gård i Halden kommune nær Kornsjø, som miljøverner og lokalkjent vil jeg uttale: Jeg har intet imot en HH-bane gjennom min eiendom, tvert om. Men jeg reagerer skarpt på kartfremstillingen som følger HKs HH-utredning, hvor det "fremgår" at det finnes noen små områder av interesse for natur- og friluftsliv ved Presterbakke sentrum og Kornsjø sentrum - og at det øvrige er hvitt, *tabula rasa, terra incognita*.

Store deler av min eiendom nord for toglinjen er klassifisert som særdeles verneverdig under Plan for barskogvern (Prestebakkfjella). Området var derfor blinket ut for varig statlig vern, men pga Stortingets arealbegrensninger falt det dessverre ut. Jeg driver likevel selv et mest mulig miljøriktig skogbruk, med privat vern av egen del av området. Også umiddelbart sør for nåværende linje ligger et større område som er privat vernet mot all hugst og drift siden 1947. Dette til orientering - ad hva jeg oppfatter som mangelfullt planarbeid.

Viktigere: Nord-sør gjennom min eiendom går et av Østfolds aller viktigste vilttrekk (ifølge fylkets viltkonsulent, jfr også veiskilting for elg). Her drepes og skades elg og rådyr i stort antall, av både tog og vei. Jeg ber derfor om at evt ny HH-trasé legges i tunnel fram til Lysedalen; subsidiært at åpen trasé avskjermes med høye viltgjerder og krysses med minst tre over-lunderganger for nødvendig lokal ferdsel av dyr og mennesker. Jeg forutsetter at nåværende trasé nedbygges og - der den nå krysser jordene ved Sætre - fjernes helt.

Med beste hilsen fra



Håkon Stang
1796 KORNSJØ

1993-01-28

NSB Strategi og Miljøkontore
Överingenjör Per Pedersen
Box 1162 Sentrum
N-0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.lode
0 2 FEB. 1993		
Sek/Doknr.		176
Arkivbet.		

D21

Angående den planerade snabbjärnvägen Oslo-Göteborg

Jag vill uttrycka min åsikt om den planerade snabbjärnvägen, som skall byggas på sträckningen Oslo-Göteborg. Jag är mest intresserad av sträckningen från Halden till Dals Ed och allra helst biten vid Kornsjö. Eftersom jag inte i detalj är insatt i planeringen, så kan jag bara med enkelhet förklara min åsikt om de 3 st förslag av sträckning, som visas på kartan, som är uppsatt på Kornsjö station och som visades på mötet, som Kornsjö velförening ordnade och där Jon Refset, NSB, Baneregion Öst informerade de intresserade om de första planerna på banan. Där på mötet ville Jon Refset att alla åsikter skulle föras fram och bli beaktade.

Jag önskar en järnväg, som kan avlasta all tung trafik från landsvägarna, i första hand för mänskligheten i stort och för att naturen i synnerhet skall kunna leva vidare utan att skadas av föroreningar, och för att minimera trafikfaran. Banans sträckning som den är idag längs Kornsjön genom samhället över till Dals Högen är helt klart det perfekta alternativet. Problemet med denna nu befintliga järnväg är för mig lösbart. Att kravet på hastigheten måste vara det avgörande i alla stycken, tycker jag är ett dåligt argument för att behöva bygga helt ny sträckning. Folket på Kornsjö, liksom jag och min familj, tycker att järnvägen, såsom den går idag, stör både oss och naturen minst.

De ingrepp i naturen som krävs för de 2 övriga föreslagna dragningarna är till oerhört stor sorg och förtvivlan för mig. Den skadar den natur med djurliv och skönhet, som jag älskar och är så tacksam för att få vistas i. Jag har haft förmånen att växa upp på en ö i Kornsjön, Finnviksöya. Tack vare mina föräldrar, som var kloka nog att köpa den, så har jag möjligheten att komma dit även idag, eftersom

min bror övertog stället. Nu har vi syskon kunnat börja bygga våra fritidshus på de tomter, som vi ärvde av våra föräldrar och som vi är så tacksamma för. Vi behöver detta stället orört, så som det är idag. Vi syskon med barn och deras familjer bor över stora delar av Europa och alla längtar vi dit. Vi är alla där så mycket vi kan på våra semestrar och övrig fritid. Denna plats är en samlingspunkt, som gör att vår släkt kan träffas och ha en kontakt, som vi så starkt vill värna om. Vi alla, inte minst jag, ser denna plats och dess otroliga skönhet och trygghet som en stor gåva, som vi fått och som inte är alla människor förunnat. Jag vill hävda att min plats på jorden är värd att kämpa för och värna om, inte bara för mig utan för alla andra, som använder denna sköna natur för rekreation med paddling och naturliv. Friluftsliv är en viktig del i livet. Detta liv, som kräver så mycket av människorna i dagens samhälle, med stress och pressade levnadsvillkor. Det ständigt ökade trycket på oss att alltid vara snabbare och effektivare, gör våra liv till en pina i stället för ett liv i harmoni, harmoni mellan oss människor och med naturen.

Jag tycker att tåget skall gå så att alla kan gå av och på och frakten av gods skall nås, var de än bor längs en järnväg. Hastigheten kan vi pruta på. Tänk på att "förlorad natur kan vi inte återfå".

Lycka till med planeringen och kom gärna till mig och hälsa på. En kanottur får Ni göra och uppleva denna tysta, ostörda natur med denna sjö, öar, skog och stränder där storlommen häckar och alla fåglar sjunger, där bävern, svanen, fiskgjusen och många slag av änder och gäss har sin trygghet. Ni får se dem där, men var tysta för på våren och försommaren ha de alla, såsom vi, behov av stillhet, detta för att nästa generation skall födas och överleva. Vi människor är, vad jag har blivit lärd, de enda av jordens alla varelser, som kan tänka. Vi har även i demokratisk ordning en frihet att välja, och i de länder, som har denna så unika förmån, måste vi taga full hänsyn och stort ansvar för vad vi tänker välja. Så även i valet av järnvägens sträckning.

Tack för ordet från en i hjärta och själ "fritidskornsjöbo".

Grethe Mattsson
Grethe Mattsson

Hjortvägen 5
458 31 FÄRGELANDA

NSB Strategi og miljø
v/overing. Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
1 9 JAN. 1993	
Sak/Doknr.	78
Arkivbet.	

022

Ad.: HØRING HØYHASTIGHETSBANEN I PERIODEN 23. OKTOBER 1992 -
1. FEBRUAR 1993, FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II.

Idd Skogeierlag og Idd Bondelag vil få gjøre følgende uttalelse
på strekningen Halden - Kornsjø:

For jord- og skogbruksnæringen er det positivt at så mye av strekningens første del er planlagt gå i tunnel. Av de 2 alternativer synes variant 1 å foretrekke. Imidlertid vil en påpeke at overgangen av dalføret ved Hattefjell høyst sannsynlig vil føre til konflikter med hensyn til dyrket mark og gårdstun. Disse kan unngås ved å velge en overgang over dalføret som ligger mellom variant 1 og 2 forutsatt at strekningen videre går i tunnel.

De største konflikter ser ut til å oppstå på strekningen Ekeli - Kornsjø. Trasèen berører både bebyggelse, riksveien, høyspentlinjer og dyrket mark. Dette medfører også betydelige ulemper for landskapet og kulturmiljøet, da også nye høyspent- og riksveitrasèer må anlegges. Videre er berøring av innmark meget følsomt for kulturlandskapet i denne del av kommunen, da området domineres av vann og utmark. En vil derfor be om at en ny trasè for strekningen Ekeli - riksgrensen blir utredet og vurdert.

Kornsjø,

Idd Skogeierlag

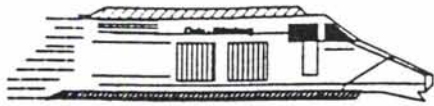


Nils Nilsen
leder

Idd Bondelag



Henning Lie
leder



Landsutvalget for jernbane

Postboks 154, N-1430 ÅS

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 1 FEB. 1993		--
Sak/Doknr.		
Arkivbet.		

164

D23

**Merknader og kommentarer vedrørende
"Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (Gøteborg)"
jernbaneutredning (hovedrapport) og konsekvensutredning for
fase I og forslag til program for konsekvensutredning fase II
(Råde-Skjeberg og Halden-Kornsjø).**

Traséalternativer

Landsutvalget for jernbane (LFJ) synes at NSBs anbefaling om å følge alt. A (dvs. å følge dagens trasé) for utbygging av en høyhastighetsbane mot Gøteborg og Europa, er fornuftig. Vi ønsker imidlertid fortsatt å ta forbehold om valg av trasé fra Halden til svenskegrensa. Dette vil vi utdype litt seinere.

Det er flere grunner som taler for alt. A. Vi vil peke på at dagens Østfoldbane har et fortsatt vekstpotensiale fordi den stort sett går gjennom de folkerikeste områdene av Østfold. Å velge en trasé som legges utenom en eller flere av Østfoldbyene fordi man ønsker å vinne noen minutter på reiser til Gøteborg-København-Hamburg, vil være uklokt. Vi tror ikke man vil veie opp tapet av å "miste" Sarpsborg eller Fredrikstad med å få tilsvarende økning i trafikken over grensa. Å operere med to baner, en IC-bane og en høyhastighetsbane mot utlandet, er også utopi. Til dette er befolkningsgrunnlaget rett og slett for tynt.

Når det gjelder traséføringa fra Halden og sørover, er vi redd det kan oppstå problemer. Vi vet at NSB har fått forsikringer fra SJ og Banverket om at de vil satse på å bygge ut over Dalsland. Det er imidlertid all grunn til å tro at den økonomiske situasjonen i Sverige kan bremse disse planene. Vi er slett ikke sikre på at Sverige, i ei tid hvor økonomiske kriser råder og blikket er vendt sørover mot Europa, vil prioritere å bygge ut en bane mot Norge. Vi tror derfor det er klokt om NSB i denne saken ikke bare sitter og venter på hva svenskene foretar seg (som kjent er det jo også en regionalpolitisk strid på svensk side om man skal velge Dalsland eller Bohuslän), men presser på både overfor svenske kolleger og politikere for å få til en endelig beslutning. Hvis ikke er vi redde for at høyhastighetsprosjektet Oslo-Gøteborg kan dra ut i langdrag, og da er det Norge som sitter

Adresser:

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

Sekretær: Ragnar Onsaker, Edvard Munchsgt. 4, 1500 Moss

Assistent: Tore Bråttud, Solstad, 2847 Kolbu

Telefon:

09 94 28 80

09 27 52 09

061 61 767

Postgiro:

0807 2860021

Oslo-Gøteborg kan dra ut i langdrag, og da er det Norge som sitter igjen som taper.

Vi i Landsutvalget for jernbane skal sammen med vår svenske søsterorganisasjon gjøre hva vi kan for å påvirke de politiske myndigheter for å få fortgang i dette.

Stoppmønster, frekvens og materiell

Vi er i store trekk enig i det stopp-og frekvensmønstret som det legges opp til i planen. I og med at lokaltogtilbudet forlenges fra Moss til Fredrikstad vil dette gi muligheter for raskere framføring av IC-tog. Skal toget ha noen reell mulighet til å konkurrere med den stadig økende biltrafikken, er man nødt til å få ned reisetida fra Østfoldbyene til Oslo. Og blant de mulighetene som finnes for å få til det, er å sløyfe stopp. Men det er selvsagt en forutsetning at f. eks. Ski totalt sett får et like bra tilbud som de har fra før.

Vi er imidlertid opptatt av at folk i Skjebergområdet skal få et bedre togtilbud. Derfor har vi alltid ment at IC-togene kan stoppe i Skjeberg. Vi mener ihvertfall at et par av togene i hver retning i rushtida bør kunne stoppe. Et stopp her vil ikke få konsekvenser for reisetida for andre enn de til/fra Halden. Tidene har endret seg og det er et helt annet syn på å bruke tog i dag enn det var på begynnelsen av 80-tallet da NSB sløyfet togstopp i Skjeberg. Vi vil vise til tilsvarende sak på Vestfoldbanen for noen år siden hvor man innførte prøvestopp i Sande for IC-togene for å se om det var grunnlag for permanent stopp. I dag stopper alle IC-tog der.

På litt lenger sikt vil vi også at man tar østre linje mer inn i det totale rutebildet for Østfold. Vi i Landsutvalget for jernbane arbeider også med dette og vi vil i løpet av 1993 komme med en rapport hvor vi skisserer alternative løsninger for å gjennomføre dette.

Konsekvenser for miljø og landskap

Det er en kjent sak at mye av det landskapet som banen vil gå igjennom er gammelt kulturlandskap, med særskilt mange kulturminner. Dette må man ta hensyn til og det er viktig at det blir stilt midler til disposisjon for å foreta de nødvendige undersøkelser før inngrep gjøres. Vi tror imidlertid ikke at problemene er større enn at de kan la seg løse all den tid man skal følge dagens trasé i store trekk.

Framdrift

Etter det vi har sett i forbindelse med planlegging og gjennomføring av dobbeltsporet Ski-Moss, er det grunn til å tro

at framdrifta sørover fra Moss også vil bli forsinka. Vi har alt sett en viss motstand mot planene i Rygge, og det er dessverre grunn til å frykte at "Mossesyndromet" vil spre seg videre sørover. Derfor mener vi at man på kort sikt kan sette igang tiltak som vil gi økt effekt i form av kortere kjøretid.

Reint konkret mener vi at man mellom Moss og Fredrikstad kan øke hastigheten til 160 km/t ved å bygge om signalsystemet og fjerne planoverganger. Dette er ting som likevel må gjøres når dobbeltsporet kommer. Både spor og kjøreledning er nytt og kan tåle 160 km/t, likeså er kurveradiene på strekningen så store at de kan tåle slik fart. Av dagens materiell vil både BM70 og svenske Rc3 og Rc6-lok og svensk vognmateriell klare denne hastigheten. Kanskje kan både El 16 og 17 også bygges om til å klare 160 km/t? Vi vil henstille til NSB om å vurdere et slikt tiltak, da vi tror det vil gi en positiv effekt på relativt kort sikt.

● Oppsummering

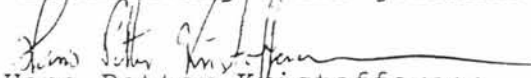
Landsutvalget for jernbane vil gi honnør til NSB for denne planen. Som organisasjon er vi generelt positive til det meste når det er snakk om jernbaneutbygging. Vi er imidlertid skeptiske til myndighetenes egentlige vilje til å satse på toget. Det er ingen signaler som tyder på at de har planer om å trappe ned vegbygginga, og det bekymrer oss. Dette at de skal ha både i pose og sekk får oss til å tro at den veksten vi har sett i NSBs budsjetter de siste par åra, kun er et alibi for å fortsette den storstilte vegutbygginga. Vi ser ingen "snuoperasjon" i samferdselspolitikken.

Vi vil arbeide for å snu denne utviklinga framover, slik at bevilgningene til veisektoren blir redusert og i stedet overført til jernbaneforvaltning. Først da kan man snakke om å satse på jernbanen.

● Vi håper imidlertid på et godt samarbeid med NSB også i tida framover også i denne konkrete saken. Dere kan i alle fall regne med at Landsutvalget for jernbane vil støtte de planene dere har og det arbeidet dere gjør i åra som kommer.

Ås 28.01.93

Landsutvalget for jernbane


Hans Petter Kristoffersen
leder

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

13. 05. 1997