

INNKOMNE UTTALELSER TIL MELDINGEN  
PROSJEKTRÅDETS INNSTILLING  
DETALJERING AV UTREDNINGSPROGRAMMET

16. januar 1992

# HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG)

Jernbaneverket  
Direktoratet  
Biblioteket

# INNHold

	Side
<b>INNLEDNING</b>	<b>3</b>
<b>MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER</b>	<b>4</b>
<b>A</b>	<b>4</b>
<b>STATLIGE ORGANER</b>	<b>4</b>
Miljøverndepartementet	4
Kommunaldirektoratet	6
Forsvarsdepartementet	7
Næringsdepartementet	7
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	7
Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernavdelingen	8
Fylkeslandbrukskontoret i Østfold	8
Fylkeslegen i Østfold	8
Statens Vegvesen, Vegdirektoratet	9
<b>B</b>	<b>10</b>
<b>FYLKESKOMMUNALE ORGANER</b>	<b>10</b>
Akershus fylkeskommune, Fylkesutvalget	10
Akershus fylkeskommune, Folloprosjektet	10
Østfold fylkeskommune, Fylkesutvalget	11
Østfold fylkeskommune, Fylkeskultursjefen	11
<b>C</b>	<b>12</b>
<b>KOMMUNER</b>	<b>12</b>
Oslo kommune, Byrådets innstilling til Formannskapet	12
Oppegård kommune, Formannskapet	14
Frogn kommune, Rådmannen	14
Ski kommune, Teknisk sektor	14
Ås kommune, Formannskapet	14
Moss kommune, Formannskapet	15
Råde kommune, Formannskapet	16
Fredrikstad kommune, Formannskapet	16
Sarpsborg kommune, Formannskapet (For storkommunen fom 01.01.92)	17
Skjeberg kommune, Formannskapet	17
Askim kommune, Formannskapet	17
Våler kommune, Teknisk hovedutvalg	17
<b>D</b>	<b>18</b>
<b>ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE</b>	<b>18</b>
Norges Naturvernforbund	18
Miljøpartiet De Grønne i Halden	18
Idd Skogeierlag og Idd Bondelag	19
Nordstrand Vel	19
Kambo Vel	19
Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner Oslo - Gøteborg	19
Næringslivets Hovedorganisasjon Østfold, Fagutvalget	20
Næringslivets Hovedorganisasjon (sentralt)	20
Transportbrukernes Fellesorgan	20
Fredrikstad-distriktets Næringsråd	21
Landsutvalget for jernbane	22
<b>SAMMENDRAG / INNSTILLING</b>	<b>23</b>
<b>REVIDERT UTREDNINGSPROGRAM</b>	<b>25</b>

## INNLEDNING

NSBs melding vedrørende Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø ble sendt ut til høring og lagt ut til offentlig ettersyn den 1. oktober 1991 i tråd med forskriftene etter Plan og bygningslovens § 33. Frist for avgivelse av uttalelse til meldingen ble satt til 2. desember 1991.

Nedenfor er det gitt en stikkordmessig gjennomgang av innkomne uttalelser. Stikkordene begrenser seg til forhold som krever kommentarer i forhold til utredningsprogrammet og gir ikke et fyllestgjørende bilde av reaksjonene på meldingen. De altoverveiende positive uttalelser til tiltaket er således ikke tatt med. Videre er det med *kursiv* gitt NSBs foreløpige kommentarer til hver enkelt uttalelse. Uttalelsene er i sin helhet gitt i eget bilag.

Uttalelsene er redigert i følgende rekkefølge, alt etter uttalelsesinstans:

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

Hensikten med sammenstillingen er, at den skal danne grunnlag for Miljøverndepartementet, fylkeskommunene og NSB, i fellesskap å avgjøre om og i hvilken grad uttalelsene skal føre til endringer i det i meldingen foreslåtte utredningsprogram.

I et oppsummerende avsnitt etter gjennomgangen av enkeltuttalelsene er det laget et utkast til innstilling fra prosjektrådet side. Oversikten og merknadene til uttalelsene, innstillingen og et revidert utredningsprogram oversendes NSBs Banedivisjon for videre behandling.

## MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER

### A STATLIGE ORGANER

#### \* Miljøverndepartementet (Ref.: 91/4371-9 PL/HH, brev av 17.12.91)

##### A Uttalelse til plan- og utredningsprosessen:

- 1 MD kan ikke av meldingen se om høringen av konsekvensutredningen er tenkt å følge KU-bestemmelsene.
- 2 Forslag til konsekvensutredningsprogram på kommunedelplannivå må ligge i utredningen på fylkesdelplannivået.

##### *NSBs merknader:*

*Ad pkt.1: I meldingens utredningsprogram pkt. 3.10 er det anført at utredningen skal legges ut til offentlig høring i tre måneder, hvilket er i tråd med KU-forskriftenes § 6 nr. 2.*

*Ad pkt.2: Utredningsprogrammets pkt. 3.9 angir at utredningen skal inneholde program for videre planlegging og konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens § 20.*

##### B Uttalelse til utredningsprogrammet:

##### 1 Generelt:

- a Utredningen må inneholde vurderinger av virkningene for den norske transportsektorens totale bidrag til utslipp som fører til globale og grenseoverskridende miljøproblemer, lokale problemer og transportsektorens samlede forbruk av energi, arealer og andre ressurser.
- b Utredningen må omfatte direkte og indirekte virkninger.

##### 2 Transport og utbyggingsmønster:

- a Nødvendig å analysere virkningene for det totale transportomfanget i influensområdet. Hvordan vil alternativene påvirke transportfordelingen både for gods og personer, sett i forhold til idag.
- b Miljøgevinster ved eventuell merkbar overføring må tydeliggjøres.
- c Inngrep fra myndighetenes side (bevilgningsoverføringer, bruk av avgifter etc.) for å styre overføringene må belyses.
- d Mulighetene for å legge bedre til rette for godstransport med tog bør undersøkes.
- e Omlastingsterminal mellom båt og bane bør vurderes sammen med en eventuell ny trasé.

- f Dersom man er avhengig av et begrenset antall stopp, hvilke muligheter har man for en effektiv lokal tilbringertjeneste.
  - g Ved detaljutforming/lokalisering av stasjon bør en legge vekt på mulighetene for å utforme lette overganger og parkeringssituasjonen.
  - h I forbindelse med sammenhengen utbyggingsmønster - transport vises til kommende rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transport-planlegging.
- 3 Regional utvikling:
- a Virkningene for næringslivet bør analyseres.
  - b Virkninger på grensene for arbeidsmarkedsregionene.
  - c Trender for befolkingutviklingen i regionen, endringer som følge av tiltakets alternativer, og nye utbyggings-områder/harmonisering med RPR.
  - d En vurdering av de regionale utviklingstrekkene må også ta hensyn til andre planer for transportstrukturen i regionen, som f.eks. Drøbakforbindelsen, Moss - Horten og hovedflyplass.
- 4 Transportøkonomi:
- a De samfunnsøkonomiske sider ved investeringer og drift av jernbane kontra alternative transportformer må synliggjøres.
  - b Betydelsen av en jernbanesatsing i forhold til den øvrige kollektivtransportens konkurranseevne i forhold til privatbil.
- 5 Støy:
- Det er viktig å kartlegge hvor mange som blir utsatt for et støynivå over både 55 og 60 dBA. Hvilke tiltak må også utredes.
- 6 Naturvern og friluftsliv:
- Det bør legges særlig vekt på disse forhold.
- 7 Kulturminner:
- Som pkt 6.

***NSBs merknader:***

- Ad pkt.1: Forutsatt vurdert gjennom utredningsprogrammets pkt. 3.4 og 3.5.*
- Ad pkt.2a: Dette gjøres dels under de markedsmessige vurderingene i programmets pkt. 3.3. For øvrig vil det bli tatt kontakt med Vegdirektoratet direkte for å gi tilfredsstillende svar på de forhold som er nevnt vedrørende prognoser for overført trafikk.*
- Ad pkt.2b: Vil bli vurdert.*
- Ad pkt.2c: NSB føler at dette er et tema som bør initieres fra departementets side, og ikke bør knyttes til dette prosjektet spesielt.*

- Ad pkt.2d+e: Driftsopplegg for godstransport vil bli vurdert. I denne forbindelse vil også terminaltilknytninger bli berørt.*
- Ad pkt.2f: Vil bli tatt opp på et prinsipielt grunnlag.*
- Ad pkt.2g: Dette er et arbeid som må forfølges i en mer detaljert fase av planleggingen. I utredningen vil kun kravene til den fysiske utformingen av stasjonstypene bli berørt.*
- Ad pkt.2h: NSB stiller spørsmålsteget til hvorledes man skal forholde seg til et høringsutkast til RPR. Tas foreløpig til etterretning, men bør tas opp til nærmere drøfting i planlagt møte med departementet.*
- Ad pkt.3a-c: Vil bli vurdert i utredningsprogrammets pkt. 3.6.*
- Ad pkt.3d: Planene for fjordkryssinger er såpass usikre at NSB ikke finner det formålstjenlig å trekke disse inn i vurderingene omkring høyhastighetsprosjektet. Når det gjelder hovedflyplasslokaliseringen stiller NSB seg avventende til eventuelle pålegg om utredninger.*
- Ad pkt.4: Hovedtrekkene i disse vurderingene hører etter NSBs mening hjemme i en utredning som bør initieres fra departementets side, og ikke knyttes direkte til et spesielt prosjekt. De samfunnsøkonomiske vurderingene, som angitt i programmets pkt. 3.8, vil derfor bli knyttet direkte til høyhastighetsprosjektet.*
- Ad pkt.5: Det detaljeringsnivå Departementet her ønsker, hører etter NSBs mening hjemme på kommunedelplannivå, der linjene planlegges mer nøye. På utredningsnivået vil konsekvensene ha langt grovere karakter.*
- Ad pkt.6+7: Tas til etterretning.*

**C** Uttalelse til videre oppfølging av prosjektet:

Det foreslås opprettelsen av en referansegruppe der bl.a. fylkeskommunene og miljøvernforvaltningenes organer er representert.

**NSBs merknader:**

*Sett på bakgrunn av den stramme tidsplanen i planleggingen vil trolig en formell opprettelse av en referansegruppe være for tidskrevende. NSB vil derfor foretrekke at kontakter tas direkte med miljøvernforvaltningens organer. Slike kontakter er på de fleste felter allerede opprettet. Det samme gjelder med fylkeskommunen. Temaet vil imidlertid bli tatt opp i et møte med departementet like over nyttår.*

**\* Kommunaldepartementet (Ref. 91/5724 U GJO, brev av 02.12.91)**

Ingen merknader.

\* **Forsvarsdepartementet** (Ref. 90/3359-6/FD IV3/JÅB/91/323, brev av 26.11.91)

Ingen spesielle merknader mht beredskapsmessige aspekter ved prosjektet.

\* **Næringsdepartementet** (Ref. ND 91/3332-3 P TI KLJ/TNK, brev av 04.12.91)

Påpeker viktigheten av at en i konsekvensvurderingene legger erfaringsdata fra Norge og utlandet til grunn ved beregningene av omfordeling av transportarbeide fra veg til jernbane.

\* **Fylkesmannen i Oslo og Akershus** (Ref. J 11383/91-3 EG A 780, brev av 29.11.91)

Merknader foreligger bare innenfor fagområdet miljøvern. Berører bare Oslo og ikke Akershus.

- 1 Fylkesmannen anbefaler at det foretas konsekvensutredning av prosjektet.
- 2 Utredningen bør vurdere tiltakets miljøprofil og om det er andre prosjekt som vil gi bedre miljø og samfunnsøkonomisk resultat på et grovmasket nivå, før detaljerte utredninger foretas på detaljert nivå. Dette arbeidet bør også omfatte en sammenlikning av prosjektet med andre aktuelle samferdselsprosjekt både innenfor veg, fly og jernbane før en går inn i kommunedelplanprosesser for fastsetting av trasékorridor.
- 3 Anmoder om at forhold omkring trafikkstøy og nærrekreasjon tillegges spesiell vekt i utredningsprogrammet.

**NSBs merknader:**

*Ad pkt.1: Det vises til utredningsprogrammet i meldingen, hvor konsekvensutredning er forutsatt.*

*Ad pkt.2: Første del av uttalelsen: Det er NSBs hensikt å gi en grovmasket oversikt over konsekvensene på utredningsnivået. Da det samtidig, og tildels på et tidligere tidspunkt, er startet opp planlegging på mer detaljert nivå for enkelte av delstrekningene, er det hensikten å foreta en oppsummering fra disse delstrekningen i den overordnede utredningen.*

*Andre del av uttalelsen: Som det framgår av meldingen har NSB til hensikt å sammenlikne de skisserte alternativene fra meldingen med et "basisalternativ". Utover dette ser NSB det ikke som sin oppgave, separat å skulle utrede andre aktuelle prosjekter.*

*Ad pkt.3: Tas til etterretning.*

\* **Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernavdelingen** (ref.: 3503/91, brev av 22.11.91)

- 1 Det hadde vært ønskelig med en større detaljeringsgrad i konsekvensutredningsprogrammet, særlig for miljø- og samfunnskonsekvensene.
- 2 Viktig å konkretisering av "sumeffektene" av tiltakene i alternativene B og C.
- 3 Påpeker noen spesielle forhold som bør ivaretas i konsekvensutredningen.

**NSBs merknader:**

*NSB satser på videre samarbeide med miljøvernavdelingen, både i utredningsfasen og i pågående og senere kommunedelplanarbeider. Gjennom denne prosessen håper vi at alle påpekte forhold blir tilfredstillende belyst.*

\* **Fylkeslandbrukskontoret i Østfold** (brev av 09.12.91)

Ingen spesielle merknader.

\* **Fylkeslegen i Østfold** (Ref.: Jnr.A-2660/91/FM/BA, Ark.29.D, brev av 06.12.91)

- 1 Fylkeslegen ønsker å få presentert premissene for et helsefremmende miljø på et tidlig stadium i planprosessen og kan formidle kontakt med helsemyndighetene i de kommunene som blir berørt.
- 2 Fylkeslegen anser videre at de temaer som inngår i utredningsprogrammet for stort sett dekkende når det gjelder forhold av helsemessig betydning, men har en rekke tilføyelser til enkelte temaer.

**NSBs merknader:**

*Ad pkt.1: NSB ser det som meget positivt at helsemyndighetene ønsker å bidra til et bedre helsemiljø gjennom deltakelse i planleggingsprosessen. Det vil derfor bli opprettet en kontakt mot fylkeslegen i utredningsfasen. NSB er imidlertid mer skeptisk til å opprette kontakter mot de enkelte kommunene i denne planfasen og forutsetter at fylkeslegen i den grad han finner det nødvendig bør gjøre dette. Slike kontakter vil bli opprettet fra NSBs side i neste planfase, altså på kommunedelplannivå.*

*Ad pkt.2: NSB vil selvsagt forholde seg til det detaljeringsnivå i utredningsfasen som pålegges av Miljøverndepartementet. Som det fremgår av utredningsprogrammet, vil utredningen ende opp med et program for videre planlegging på kommunedelplannivå. Her vil det bli spesifisert hvilket detaljeringsnivå de enkelte temaer bør ha i forhold til utredningsnivået.*



\* **Statens Vegvesen, Vegdirektoratet** (Ref. 91/5489-1 V-plan, brev av 27.11.91)

Oversendelsen er stilet til Samferdselsdepartementet etter avtale med dette, og med gjenpart til NSB. Uttalelsen er gitt bl.a. på grunnlag av brev fra Statens vegvesen i Oslo, Akershus og Østfold.

- 1 Realismen i de i meldingen antydete trafikkoverføringer bør vurderes og dokumenteres gjennom en samordnet transportanalyse. Analysen bør belyse effekten på vegtrafikken. VD vil kunne delta i utformingen av et program for en samordnet analyse.
- 2 Planleggingen av E6 og E18 pågår med utgangspunkt i rutevise stamvegplaner. I NVVP er E6 prioritert. Det er viktig å få dokumentert innvirkningen av NSB-prosjektet. VD vil kunne bidra i utredningsarbeidet. NSB anbefales invitasjon til møte.
- 3 Nødvendigheten av dokumentasjon av behovsvurdering og nytteverdi påpekes
- 4 Det er behov for kommunedeltakelse på et tidlig tidspunkt.
- 5 Det må vurderes om det er hensiktsmessig å samkjøre deler av en transportutredning om nærtrafikken med en transportutredning om høyhastighetsprosjektet.
- 6 Det er behov for avklaringer om i hvilken grad prosjektet vil føre til overført nærtrafikk fra veg til bane og om dette vil få betydning for investeringsbehovet på vegsektoren i Oslo syd.

**NSBs merknader:**

*Vegvesenets uttalelser berører i hovedsak to forhold:*

*Det ene er å få dokumentert størrelsesorden på hva som vil bli overført av trafikk til bane og hvilke virkninger dette vil få for investeringsbehovet på vegsiden. I utgangspunktet har NSB forutsatt at de markedsanalyser som foretas på henholdsvis persontrafikk og på godstrafikk-siden skal gi gode nok indikasjoner på overføringsmengden. NSB ser positivt på et eventuelt samarbeide omkring disse forhold og vil ta initiativ til et drøftingsmøte med Vegvesenet med det aller første. NSB er imidlertid opptatt av at omfanget av et slikt arbeide ikke må føre til vesentlige forsinkelser i framdriftsplanen for utredningen.*

*Det andre er påpekelsen av et behov for nærmere kontakt med kommunene allerede på utredningsnivå. Det skjer en del "overlappende" planlegging på flere nivåer på strekningen. Dette har ført til at NSB har sett det formålstjenlig å samordne kontaktene mot kommunene på både fylkesdelplan- og komunedelplannivå. Slike møter har allerede funnet sted og vil fortsatt finne sted som del av den videre prosess.*

## B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

### \* Akershus fylkeskommune, Fylkesutvalget (sak 162/91 i møte 26.11.91)

Saken har også vært behandlet i Samferdselsstyret (sak 98/91) og i Kulturstyret (sak 93/91).

- 1 Fylkesutvalget anbefaler at NSB inkluderer følgende forhold i sin konsekvensutredning:
  - a Et referansalternativ
  - b Konsekvensene for lokale/regionale og IC-reiser i tillegg til høyhastighets/fjerntogreiser
  - c Vannkvalitet, barriereeffekter og masseforekomster
  - d Samfunnsøkonomiske vurderinger
  - e Forminner, kulturlandskap og nyere tids kulturminner
- 2 Det anbefales ikke utarbeidelse av en fylkesdelplan da trasévalget i Akershus i hovedsak er avklart
- 3 Utredningene må gjennomføres i nært samarbeid med aktuelle fagorganer
- 4 Det forutsettes at en slik utbygging ikke kommer til fortrenghet av NSBs satsing på det lokale nett i Oslo/Akershusregionen.

#### *NSBs merknader:*

*Ad pkt.1a: Det vises til meldingens side 19 vedrørende "Basisalternativet". Dette vil bli nærmere definert i utredningen og være basert på godkjente investeringsplaner.*

*Ad pkt.1b: Dette er forutsatt å inngå i utredningen. Det understrekes at konseptet gir økt kapasitet og økt hastighet også for lokale tog.*

*Ad pkt.1c: Tas til etterretning*

*Ad pkt.1d+1e: Jfr. meldingen hhv side 37 og side 34*

*Ad pkt.2+3: Tas til etterretning*

*Ad pkt.4: Temaet er ikke forutsatt berørt i utredningen, da dette inngår i NSBs totale strategi/NJP.*

### \* Akershus fylkeskommune, Folloprosjektet (sak 28/91 i møte 14.11.91)

Folloprosjektet (regionalt samarbeidsprosjekt i Follo) har bl.a. uttalt at Folloprosjektet vil kunne gi et faglig bidrag med innspill til konsekvensutredningen.

#### *NSBs merknader:*

*NSB ser fram mot et videre positivt samarbeide.*

\* **Østfold fylkeskommune, Fylkesutvalget** (sak 91/05071 i møte 19.11.91)

- 1 Det forutsettes at utredningen i tilstrekkelig grad samordnes med arbeidet i "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner mellom Oslo og Gøteborg"
- 2 Forslagene må sees i sammenheng og konkurranse med andre trafikktilbud på strekningen Oslo - Gøteborg, særlig fly- og vegtransport.
- 3 Forholdet til andre viktige faktorer som valg av ny hovedflyplass, utbygging av E6, sentralhavn i Østfold og Ørabanen må vurderes.
- 4 Tilbringertjenesten til de alternativ som forutsetter få stoppesteder må utredes, herunder forutsetninger om fylkeskommunens ansvar og innsats.
- 5 Det må legges spesiell vekt på å belyse barrierevirkninger, støyforhold og opplevelsesverdier både for trafikantene og omgivelsene.

**NSBs merknader:**

- Ad pkt.1: NSB vil forholde seg til arbeidsgruppens arbeider som til ethvert annet partsinnlegg til planleggingen. Arbeidsgruppen er gitt anledning til å uttale seg til meldingen/utredningsprogrammet.*
- Ad pkt.2: Det inngår som en del av markedsvurderingene å vurdere sammenheng og konkurranse med andre transportformer. NSB ser det imidlertid ikke som sin oppgave å forestå fullstendige og omfattende transportanalyser i dette arbeidet.*
- Ad pkt.3: Mht. hovedflyplass forholder NSB seg til foreliggende Stortingsvedtak og de utredninger som utføres i denne sammenheng. Derunder vil transportbehovet mellom Østfold og ny hovedflyplass bli vurdert. Når det gjelder øvrige nevnte forhold tas uttalelsen til etterretning.*
- Ad pkt.4: Uttalelsen tas til etterretning. Temaene vil bli belyst i forhold til planleggingsnivå.*
- Ad pkt.5: Det vises til meldingens utredningsprogram hvor det er forutsatt at at nevnte forhold vil bli utredet.*

\* **Østfold fylkeskommune, Fylkeskultursjefen** (brev av 02.12.91)

- 1 Forholdet til nyere tids kulturminner (etterreformatoriske) må utredes.
- 2 Det foreligger ikke tilstrekkelige registre som på en fullverdig måte beskriver interessene. Det må derfor foretas feltregistrering med kvalifiserte registratorer når mulige trasévalg er nærmere definert.

**NSBs merknader:**

- Ad pkt.1: Tatt til etterretning.*
- Ad pkt.2: Så snart de aktuelle traséene er definert på utredningsnivå, vil disse bli presentert for etaten. Det forutsettes at det ikke utføres feltregistreringer på utredningsnivået, men at dette vurderes i forbindelse med kommunedelplan-nivået etterhvert som dette blir aktuelt.*

## C KOMMUNER

### \* Oslo kommune, Byrådets innstilling til formannskapet (datert 27.11.91)

Formannskapets uttalelse ettersendes når denne foreligger.

Saken har vært til behandling i forskjellige etater. Etatenes uttalelser støttes av **Byrådet**.

#### I Byplankontorets kommentarer:

Etaten påpeker at meldingens nivå i begrenset grad berører Oslo spesifikt. Kommentarene peker på hvordan det strategiske perspektivet og drøftede løsninger i større grad bør kunne rettes mot spørsmål av stor betydning for Oslo og regionen:

- 1 Valg av strategi for transportkonseptet forutsetter grundig analyse på oversiktsnivå:
  - a Økede krav til logistikk og valg av lokale/regionale løsninger Oslo - Kornsjø vil virke inn på hvordan høyhastighetsprosjektet vil fungere som transportlinje Oslo - kontinentet. Dette bør inngå som selvstendig og overordnet premiss for vurdering av trasé, stasjoner, samt standard på bane og materiell.
  - b Konsekvensanalysen bør innarbeide studier av hvordan høyhastighetsbanen kan fungere som "stamme" for utvikling av regionens kollektivnett.
  - c Den nye banetraséen bør ikke lanseres som et transportbesparende og miljøvennlig "båndbyalternativ" til dagens tettstedsstruktur i regionen, slik det blir antydnet i meldingen. Hensynet til konkurransedyktig transport mot kontinentet bør være overordnet.
  - d Det bør fokuseres på utbyggingsmulighetene i og omkring store stasjonsbyer som blir liggende ved traséen.
- 2 Kontakt med næringslivet og Oslo havn i utrednings- og planleggingsfasen bør danne grunnlag for utarbeiding av godstransportløsninger i Oslo.
- 3 De perspektiver på arealutvikling som nå er vedtatt i Oslo kommuneplans arealdel bør inngå som premisser i utredningene.
- 4 Det stilles spørsmålsteget ved realismen av framdriften i planleggingen/plangodkjenningen.

#### **NSBs merknader:**

*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 Oslofjordregionen. Et slikt arbeide bør i såfall initieres fra departementshold og bør ikke være til hinder for å fortsette planleggingen med høyhastighetsprosjektet separat. En del av de forhold som Byplankontoret påpeker vil imidlertid, om enn i begrenset omfang, bli tatt opp i forbindelse med utredningen.*

*Mht framdriften av prosjektet, ser vi klart at behandlingsdelen kan bli kritisk. NSB har i meldingen gitt uttrykk for at målsettingen er ferdig anlegg innen år 2001 og håper at*

*samarbeide med fylkene/kommunene kan gjøre dette mulig. Oslo bør imidlertid selv ta stilling til om man vil fremme prosjektet som en fylkesdelplan. Dette vil bli gjort i Østfold, mens Akershus vil gå rett på kommunedelplaner.*

*Forøvrig tas Byplankontorets uttalelse til etterretning.*

## II Etat for eiendom og utbyggings kommentarer:

- 1 Ber om at det i utredningene tas hensyn til konkurranseforskyvningen innen tungtransport fra veg/sjø til bane. Konsekvensene for den berørte del av transportsektoren bes kartlagt og bekjentgjort for bransjen.
- 2 De økonomiske konsekvenser i form av skattesvikt for Oslo ved de enkelte alternativer og hvilke tiltak som kan iverksettes fra statlig hold for å bøte på disse bør utredes.

### *NSBs merknader:*

*Ad pkt.1: NSB vil i sin utredning søke å få fram effektene av en høyhastighetssatsing for NSB selv. De forutsetninger som ligger til grunn ved beregningene vil bli presentert. Konkurrerende transportforetak får selv vurdere hvilke konkrete følger dette vil ha for bransjen.*

*Ad pkt.2: NSB setter spørsmålsteget ved berettigelsen av å bli pålagt krav om utredninger av denne art. Tas foreløpig til etterretning.*

## III Byantikvarens kommentarer:

Byantikvarens merknader retter seg mot utredningsprogrammets pkt. 3.4 og påpeker noen forhold som savnes belyst. Videre beskrives 3 hovedområder av ulik karakter som det knytter seg tildels store bevaringsinteresser til.

### *NSBs merknader:*

*For strekningen Oslo S - Ski skjer det parallelt med utredningen også et hovedplanarbeide som er rettet inn mot behandling som kommunedelplan. Sistnevnte arbeid vil danne input til utredningen. Byantikvarens merknader vil derfor bli oversendt arbeidsgruppen for hovedplanarbeidet for videre behandling.*

## IV Miljøetatens kommentarer:

Påpeker at alle relevante forhold når det gjelder Oslos del må tas opp i forbindelse med pågående revisjonsarbeide for hovedplanen Oslo S - Ski.

I sin avsluttende kommentar peker **Byrådet** på at Bohuslän-alternativet bør utredes i samarbeide med svenske myndigheter.

**NSBs merknader:**

*NSB ser ikke bort fra at man som et ledd i en langsiktig utvikling kan få en bane for hastigheter over 300 km/t gjennom Bohuslän. I foreliggende utredning, med utbyggingshorisont rundt århundreskiftet ansees en slik løsning eller liknende for urealistisk. Det henvises til meldingens formuleringer vedrørende C-alternativet.*

\* **Oppegård kommune, Formannskapet** (møte 27.11.91)

Håper på et intimt samarbeide med NSB mht utforming av partiet rundt tunnelåpningen ved Rosenholm pga eventuelle støyp problemer.

**NSBs merknader:**

*Disse forhold vil bli ivaretatt på heholdsvis kommunedelplan- og reguleringsplannivå.*

\* **Frogn kommune, Rådmannen** (brev av 11.11.91)

- 1 Det vil være ønskelig at NSB særlig vurderer Folloregionens ønske om at høyhastighetstoget må ha et stoppested i regionen.
- 2 Kommunen forutsetter at traséen vil bli liggende i rimelig nærhet til nåværende.

**NSBs merknader:**

*Kommunens ønsker tas til etterretning. Både traséføring og stoppmønster inngår i det kommende planforslaget.*

\* **Ski kommune, Teknisk sektor** (brev av 04.12.91)

Ønsker at mulighetene for å føre utenlands- og godstrafikken på et eget spor utenom Ski stasjon utredes, men at IC-togene stopper på Ski stasjon.

**NSBs merknader:**

*Det er satt igang en vurdering av mulighetene for et slikt sporopplegg. Stoppmønsteret for IC-togene inngår i totalvurderingene.*

\* **Ås kommune, Formannskapet** (sak 195/91 i møte 25.11.91)

- 1 Det må utredes hvilke konsekvenser prosjektet vil få for kapasiteten på dobbeltsporet Ski - Moss mht. mulighetene for et bedret lokaltogtilbud Vestby - Moss og for IC-trafikken Oslo - Østfold
- 2 Det må utredes hvilke konsekvenser prosjektet vil få for stasjonsutformingen på de enkelte lokale stasjonsområder

- 3 Det må utredes muligheten og konsekvensene av at Ski stasjon blir stoppested for prosjektet
- 4 Kommunene bør tidligere med i planprosessen

**NSBs merknader:**

- Ad pkt.1: Inngår i utredningen.*
- Ad pkt.2: Det vil bli gjort en overordnet analyse av behovet for standardheving på de strategiske stasjoner i forbindelse med planleggingen. Detaljutforminger vil ikke bli berørt på dette planstadiet.*
- Ad pkt.3: Det vil bli vurdert om stopp på Ski stasjon vil inngå i hhv. EC- og IC-oppleggene i de ulike alternativ. Hvilke muligheter det ligger i slike løsninger for Folloregionen vil bli tatt opp i forbindelse med utredningen.*
- Ad pkt.4: Tatt til etterretning. Samarbeide mot kommunene er startet områdevis.*

**\* Moss kommune, Formannskapet (sak 155/91 i møte 14.11.91)**

- 1 Ser det som meget viktig at et moderne IC-nett til fylket opprettholdes og videreutvikles.
- 2 Konsekvensutredningen må inneholde en vurdering av praktiske, estetiske og psykologiske sider ved barriere- og støyvirkning, og mulige forslummingseffekter i byer og tettsteder.
- 3 Konsekvensutredningen må nøye vurdere tilknytning til øvrige kommunikasjonsformer.
- 4 Berørte kommuner må komme tidligere inn i planprosessen enn det meldingen legger opp til.
- 5 Problemstillingene som er reist i forbindelse med vurderingene av de to alternativene gjennom Moss sentrum må inntas i konsekvensutredningen.

**NSBs merknader:**

- Ad pkt.1: Det er forutsatt at utredningen omfatter både EC, IC og lokaltrafikkopplegget.*
- Ad pkt.2: De praktiske og estetiske sider, samt forslummingseffekter vil bli berørt gjennom utredningsprogrammets pkt. 3.4, mens de psykologiske til en viss grad vil komme inn under programmets pkt. 3.6.*
- Ad pkt.3: Se merknad til Østfold fylkeskommunes uttalelse.*
- Ad pkt.4: Kontakter mot kommunene forutsettes koordinert via fylkeskommunen. Møter med kommunene er allerede startet opp.*
- Ad pkt.5: Tatt til etterretning.*

\* **Råde kommune, Formannskapet** (sak 214/91 i møte 27.11.91)

- 1 Dersom alternativer ligger i tilknytning til Raet må det arbeides for å sikre kulturminnene i området.
- 2 Tilbudet til Rådes innbyggere med hensyn til stopp og bruk av type tog må ikke bli dårligere enn det er idag.

**NSBs merknader:**

*Ad pkt.1: Tas til etterretning.*

*Ad pkt.2: Framtidig tilbud inngår som del av utredningen. Rådes ønsker tas til etterretning.*

\* **Fredrikstad kommune, Formannskapet** (sak 194/91 i møte 21.11.91)

- 1 Forutsetter at utredningen også viser alternativ basert på 200 km/t som dimensjonerende hastighet på strekningene i Østfold
- 2 Anbefaler at konsekvensene for pendlere undersøkes særskilt i forbindelse med stoppmønster osv
- 3 Anbefaler at kontaktflatene i det nasjonale og regionale transportopplegget klarlegges/analyseres
- 4 Anbefaler at vurdering av mulig deponi for overskuddsmasser inngår
- 5 Anbefaler at analyser av særlig interesse for byutvikling/byforming inngår
- 6 Ber om utredning av både direkte og indirekte sysselsettingsvirkninger utredes
- 7 Anbefaler at det snarest etableres faste samarbeidsrutiner mellom NSB og de berørte kommunene

**NSBs merknader:**

*Ad pkt.1: Utredningen vil omfatte både høyhastighetstogopplegg med dimensjonerende hastighet på 200 km/t og IC-opplegg med dimensjonerende hastighet på 160 km/t. Om det er fornuftig å kjøre høyhastighetstog og IC-tog på samme skinner vil vise seg ved vurderingene av driftsopplegget, som også inneholder vurdering av stoppmønster i Østfold. Et IC-opplegg med 200 km/t vil ikke kunne forsvares dersom dagens stoppmønster for denne type tog skal opprettholdes.*

*Ad. pkt.2+3+5+6:*

*Dette forutsettes å bli berørt under konsekvensene for samfunnet (utredningsprogrammets pkt. 3.6)*

*Ad pkt.4: Vil bare overfladisk bli berørt på utredningsnivå. Forutsettes nærmere redegjort for når planene blir mer detaljert.*

*Ad pkt.7: Kommunekontakter er allerede delvis opprettet. Det vises forøvrig til et forrestående møte om temaet mellom fylkeskommunen og NSB i nær framtid.*



- \* **Sarpsborg kommune, Formannskapet (for storkommunen)** (sak 42/91 i møte 04.12.91)

Uttalelsen er så å si identisk med uttalelsen fra fylkeskommunen.

*NSBs merknader:*

*Se merknader vedrørende fylkeskommunens uttalelse.*

- \* **Skjeberg kommune, Formannskapet** (uttalelse i møte 21.11.91)

Det er et klart ønske om at det ved bygging av en høyhastighetsbane vektlegges sterkt at det etableres ett stoppested i Østfold fylke, og at dette stoppestedet ligger sentralt og lett tilgjengelig i forhold til tett befolkede områder og vegsystemer som binder disse områdene sammen.

*NSBs merknader:*

*Uttalelsen tas til etterretning.*

- \* **Askim kommune, Formannskapet** (sak 302/91 i møte 24.10.91)

Kommunen ber om at også østre linje blir modernisert og satt i stand til å avvikle en større del av transportbehovet enn tilfellet er idag.

*NSBs merknader:*

*Det henvises til omtale av østre linje i meldingen, side 14.*

- \* **Våler kommune, Teknisk hovedutvalg** (sak 0084/91 i møte 22.10.91)

Ingen merknader.

## D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

### \* Norges Naturvernforbund (brev av 02.12.91)

- 1 Er det mulig å slutføre arbeidet tidligere enn år 2001? Hva skal eventuelt til for å gjøre dette?
- 2 Det vil være en fordel om store strekninger kan tåle høyere hastigheter enn 200 km/t.
- 3 Hva blir konsekvensen for godstransporten om kjørevegsavgiften faller bort?
- 4 Hva blir konsekvensene av ikke å gjennomføre tiltaket?

#### *NSBs merknader:*

*Ad pkt.1: Planleggingen vil skje på flere nivåer samtidig på forskjellige delstrekninger. Dette vil føre til at anlegg kan startes tidligere enn angitt i framdriftsplanen i meldingen for de minst "kompliserte" delstrekningene. Om man i forbindelse med utredningen klarer å holde tempoplanen og får samlet seg om et alternativ, står man likevel igjen med en planleggingsprosess ned i detalj. Denne kommer man ikke utenom. Erfaringsmessig kan en slik prosess trekke svært langt ut i tid. Det er derfor et ambisiøst mål som er satt med en fullført høyhastighetstrasé helt fram til grensen i år 2001. Dersom tidspunktet for ferdigstillelse av prosjektet skal kunne framskyndes, vil dette bl.a. kreve radikale endringer i planlovgivningen.*

*Ad pkt.2: Kravet til linjeføring øker drastisk når man går over 200 km/t- konseptet. Dermed blir også de negative konsekvensene sterkere.*

*Ad pkt.3: Dette vil ikke bli belyst i utredningen, da det er et samferdselspolitisk spørsmål.*

*Ad pkt.4: I den grad det synes hensiktsmessig, vil slike vurderinger bli berørt ved "basisalternativet" (sammenlikningalternativet).*

### \* Miljøpartiet De Grønne i Halden (brev av 15.11.91)

- 1 Tiltrår sterkt å legge traséen gjennom Bohuslän og foreslår at NSB tar fomyet kontakt med SJ/Banverket med tanke på en slik løsning.
- 2 Ber NSB om i forbindelse med høyhastighetsprosjektet å undersøke mulighetene for anlegg av gangbru over Tista der den gamle bybrua lå. Dette vil være mulig ved å senke kjøreledningen.

#### *NSBs kommentarer:*

*Ad pkt.1: Tatt til etterretning.*

*Ad pkt.2: Det vises til igangsatt kommunedelplanarbeide for strekningen Skjeberg - forbi Halden.*

\* **Idd Skogeierlag og Idd Bondelag** (brev av 26.11.91)

- 1 Ber om at det, dersom alternativ A eller B blir valgt, blir tatt hensyn til vilt, skogsdrift og eiendomsstruktur, hytte- og friluftsfolket, samt jordbruket.
- 2 Ser ikke at en høyhastighetsbane gjennom Idd fremmer næringens interesser.

*NSBs merknader:*

*Ad pkt.1: Det vil i forbindelse med utredningen i rimelig grad bli tatt hensyn til alle de nevnte forhold. Mer detaljert vil tiltak på det lokale nivå bli ivarettet gjennom senere komunedelplan- og reguleringsplanprosess.*

*Ad pkt.2: Tas til etterretning.*

\* **Nordstrand Vel** (brev av 29.11.91)

- 1 Dersom andre alternativer enn sammenhengende tunnel Gamlebyen - Hauketo skulle være aktuelle, forutsettes det at de omfattende miljømessige konsekvensene utredes grundig i samarbeide med lokalbefolkningen.
- 2 Planene for det eksisterende lokale jernbanetilbudet for lokalstrekningen Oslo S - Ski forutsettes eksplisitt klargjøres.

*NSBs merknader:*

*Ad pkt.1: Det vises til pågående arbeider med komunedelplan for strekningen.*

*Ad pkt.2: Forutsettes inngå i utredningen.*

\* **Kambo Vel** (brev av 29.11.91)

Ber om at maksimale hensyn blir tatt til miljø allerede under ferdigstillingen av dobbeltsporet fram til Sandbukta ved alternativene A og B. Det bør videre tas hensyn til støy og landskapsforhold videre sydover fra Kambo.

*NSBs merknader:*

*Uttalelsen tas til etterretning.*

\* **Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner Oslo - Gøteborg** (uttalelse av 30.10.91)

Arbeidsgruppen har levert en 5 siders uttalelse. Nedenfor er gjengitt noen punkter i uttalelsen:

- 1 Det pekes på at SJs strategi for Bergslagsbanen gjør at reisetidsmålet ikke kan oppnås
- 2 Det trengs en samordnet og samtidig utbygging av jernbanen på hele strekningen Oslo - Gøteborg

- 3 Arbeidsgruppen anser det som ytterst viktig at NSB medvirker med synspunkter og krav på linjestrekningen gjennom Sverige
- 4 Etterlyser en samordning med E6-utbyggingen og konstaterer at interessen fra NSBs side på dette punkt er "svakt"
- 5 Arbeidsgruppen forutsetter at NSB i det fortsatte arbeidet også studerer en alternativ strekning gjennom Bohuslän
- 6 NSB må ta hensyn til stasjonsutforming og -funksjon i den videre planleggingen
- 7 Sysselsettingseffektene bør klarlegges.

**NSBs merknader:**

*Ad pkt.1-3: NSB har et utstrakt og godt samarbeide med SJ og Banverket. Dette vil NSB ytterligere forsterke i dette fellesprosjektet over landegrensene.*

*Ad pkt.4: Uttalelsen tas til etterretning*

*Ad pkt.5: NSB ser ikke bort fra at man som et ledd i en langsiktig utvikling kan få en bane for hastigheter over 300 km/t gjennom Bohuslän. I foreliggende utredning, med utbyggingshorisont rundt århundreskiftet ansees en slik løsning eller liknende for urealistisk. Det henvises til meldingens formuleringer vedrørende C-alternativet.*

*Ad pkt.6: Krav til de strategiske stasjoners utforming vil bli ivaretatt i forhold til utredningsnivå*

*Ad pkt.7: Forutsatt vurdert i utredningen*

\* **Næringslivets Hovedorganisasjon, Østfold Fagutvalget** (brev av 28.11.91)

Fagutvalget gir i sin anbefaling overfor styret uttrykk for at det er viktig å se høyhastighetsprosjektet i sammenheng med vedtatt utredning av Hobøl som alternativ til Gardermoen som hovedflyplass.

**NSBs merknader:**

*NSB forholder seg til foreliggende Stortingsvedtak i denne saken. Hvis det ikke fra sentralt hold blir gitt pålegg om endret planprogram vil planlegging via Hobøl spesielt ikke bli tatt opp.*

\* **Næringslivets Hovedorganisasjon, (sentralt)** (brev av 28.11.91)

Henviser til uttalelse fra Transportbrukernes Fellesorgan.

\* **Transportbrukernes Fellesorgan** (brev av 20.11.91)

- 1 Alternativ C er for eksklusivt i forhold til den norske/vestsvenske virkelighet toget skal betjene. Dette spørsmål bør avklares ut fra transportøkonomiske hensyn, før man iverksetter omfattende konsekvensanalyser. Grunnlaget for utbyggingen må ligge i at investeringen gir et attraktivt og transportøkonomisk forsvarlig transporttilbud.
- 2 Kostnadsanalysene bør føres så langt at usikkerheten ikke overstiger +/- 20 prosent.
- 3 Markedsanalysene må få en fremtredende plass i utredningen. Nyskapt trafikk må sees i et forholdsvis langt tidsperspektiv. Inngående kostnadsanalyser av driftsopplegg ansees som en like viktig del av utredningsprogrammet som utredningen av kostnadene til infrastruktur.
- 4 Det henstilles om å søke et realistisk og prioritert utvalg av de ulike konsekvenser som skal vurderes. Også de positive virkningene må få en tilfredsstillende fremstilling og sammenholdes mot de uheldige virkningene.
- 5 NSB bør som de svenske jernbaners største enkeltkunde ta opp problemene ved å følge Dalslandsbanen som en del av planleggingsarbeidene. En bane via Bohuslän vil være kortere og man vil unngå uheldig konkurranse om sporkapasitet, slik tilfellet vil bli via Dalsland.
- 6 Det er et tankekors at planleggingen tar hele 7 år, mens utbyggingen skal skje i løpet av 3,5 år. Planprosessen bør kunne strammes inn.

*NSBs merknader:*

*Ad pkt.1+3+4: Tas til etterretning.*

*Ad pkt.2: Nivået for kostnadsberegningenes nøyaktighet er nedfelt i NSBs retningslinjer for prosjektgjennomføring. Det kan bemerkes at vegetatens tilsvarende krav på utredningsnivå er +/- 40 prosent.*

*Ad pkt.5: NSB har et utstrakt og godt samarbeide med SJ og Banverket. NSB har ingen frykt for at høyhastighetstog fra Norge vil bli nedprioritert i forhold annen trafikk på strekningen Mellerud - Gøteborg.*

*Ad pkt.6: Ut fra erfaringer fra andre større infrastrukturprosjekter er den planleggings-tid man har forutsatt meget knapp. Det er imidlertid forutsatt samtidig planlegging av parseller på flere plannivåer. Således er man kommet igang med kommunedelplaner og reguleringsplanarbeider på flere "opplagte" delstrekninger. Anlegg kan dermed også utføres parsellvis på et tidligere stadium. Figuren i meldingen er en illustrasjon på prosessen for totalprosjektets mest kritiske partier.*

\* **Fredrikstad-distriktets Næringsråd** (brev av 29.11.91)

- 1 Peker på at nåværende banestrekning gis nødvendig kvalitetsøkning.
- 2 Beklager valget av Kornsjø som grensepassering og påpeker at en linje via Bohuslän ville gjøre regionen til en mer naturlig og sterkere økonomisk enhet.
- 3 Peker på nødvendigheten av det velges et sentralt stoppested i Østfold og at dette legges til Nedre Glomma regionen.

**NSBs merknader:**

*Ad pkt.2: NSB ser ikke bort fra at man som et ledd i en langsiktig utvikling kan få en bane for hastigheter over 300 km/t gjennom Bohuslän. I foreliggende utredning, med utbyggingshorisont rundt århundreskiftet ansees en slik løsning eller liknende for urealistisk. Det henvises til meldingens formuleringer vedrørende C-alternativet.*

*Ad pkt.1+3: Forholdene blir tatt opp til vurdering i forbindelse med utredningen.*

**\* Landsutvalget for jernbane (brev av 30.11.91)**

- 1 Det er ikke befolkningsmessig grunnlag for et alternativ C. Det vil bli svært dyrt og feil prioritering av investeringsmidler til jernbanen.
- 2 Regner med en grundig vurdering av problemstillingen: Raskest mulig forbindelse til utlandet som konflikt til betjening av den stadig økende trafikk på dagens Østfoldbane.
- 3 Regner med at man selvsagt ikke binder seg opp i at banen skal gå over Kornsjø.

**NSBs merknader:**

*Ad pkt.1+2: Uttalelsen tas til etterretning. C-alternativet vil, som det er antydnet i meldingen, utredes som et sammenlikningsalternativ og da på skissenivå.*

*Ad pkt.3: NSB anser det for urealistisk å legge planer for en høyhastighetsbane med åpningsår 2001 gjennom Bohuslän all den tid Banverket går inn for å krysse grensen ved Kornsjø. Dersom den svenske Riksdagen skulle endre Banverkets beslutning, vil NSB vurdere kryssningssted på nytt.*

## SAMMENDRAG / INNSTILLING

Etter en total gjennomgang av de innkomne uttalelser til meldingen, vil NSB si seg meget tilfreds for den gjennomgripende positive innstilling til tiltaket som uttalelsene gir uttrykk for.

De vesentligste merknadene til alternativene kan oppsummeres og kommenteres som følger:

- \* NSB blir anmodet om også å vurdere Bohuslän-alternativet.  
Dette alternativet har blitt vurdert i det felles norsk-svenske prosjektet "Nordlenken" og er avvist av Banverket i Sverige. Banverket har vedtatt en utbygging via Dalsland og avgjørelsen ligger hos den svenske regjering.  
NSB har et utstrakt og godt samarbeide med Banverket og SJ og har liten tro på at høyhastighetstrafikken til/fra Norge vil bli nedprioritert på svensk side av grensen.
- \* Det er kommet en rekke ønsker om lokale stopp for høyhastighetsprosjektet.  
Dersom man skal kunne trafikere med tog i hastigheter opp mot 200 km/t, er det ikke mulig å stoppe overalt, dertil blir avstandene for korte mellom stasjonene. Utredningen vil imidlertid omfatte alle typer togtrafikk på strekningen. Dette vil si driftsopplegg som inneholder stoppmønstre og frekvenser for både utenlandstrafikk, Inter-City-trafikk og lokaltrafikk.

Uttalelsene omkring konsekvensutredningens innhold og detaljeringsgrad er mange. Følgende kan oppsummeres:

- \* Det er uttrykt ønsker om å vurdere andre aktuelle samferdselstiltak opp mot prosjektet før dette bringes ned i detalj.
- \* Det ønskes en utredning av overordnede strategiske perspektiver av betydning for Osloregionen.
- \* Det ønskes en total transportanalyse som omfatter samtlige transportformer.  
NSBs svar er, at ønsker om slike overordnede og altomfattende analyser ikke må stoppe pågående utredning. Etter NSBs syn er slike analyser nyttige, men bør initieres sentralt fra departementshold og ikke knyttes direkte til utredningen av dette prosjektet spesielt.  
Når det gjelder dokumentasjon av størrelsen på overført trafikk vil NSB ta direkte kontakt med Vegdirektoratet for å søke en tilstrekkelig belysning av dette forhold.
- \* Det er fra flere hold påpekt at konsekvensene ved Hobøl må utredes sett i lys av Samferdselskomitéens utspill.  
Dersom det kommer pålegg om at dette skal gjøres, vil NSB forholde seg til det.
- \* Mange uttalelser gir uttrykk for særinteressenes ønsker om svært detaljerte konsekvensutredninger.  
Det er ytterst få av de nevnte temaene som ikke er nevnt i utredningsprogrammet. Detaljeringsgraden bør imidlertid holdes på et utredningsnivå, og vektleggingen mellom temaene bør være balansert. NSB vil i utredningen kontakte aktuelle fagorganer og vurdere dette i samråd med Miljøverndepartementet.

De aktuelle fylkene har forskjellig innstilling til hvilke plantyper utredningen skal ende opp i. Østfold har gitt uttrykk for at fylkedelplan virker fornuftig, mens Akershus anbefaler kommunedelplaner.

NSB stiller seg her åpen for et samarbeide med fylkeskommunene innenfor de tidsrammer som er satt for ferdigstillelse av utredningen.

Det stilles også spørsmålsteget ved framdriften i totalprosjektet. Noen føler at realismen i planprosessen ikke er tilstede, andre spør om det er mulig å forsere den.

NSB vil påpeke at det skjer planlegging på flere nivåer samtidig. For enkelte delstrekninger foreligger allerede kommunedelplaner, på andre er slik planlegging startet opp, og på noen er utbygging startet før utredningen ble satt igang. Den framdriftsplanen som er skissert i meldingen er derfor gjeldene for de mest kompliserte delstrekningene.

Ut fra erfaringer er likevel den skisserte framdrift svært optimistisk og avhengig av et godt samarbeide med fylkene/kommunene på et tidligst mulig stadium.

Prosjektrådet vil anbefale at NSB gir følgende uttalelse:

*Ut fra foranstående er det NSBs mening at det i meldingen framlagte utredningsprogram bør være tilstrekkelig i en utredningsfase av prosjektet. I det følgende er det satt opp en revidert utgave av programmet. De foretatte endringene gjelder detaljeringer av programmets konsekvensutredningstemaer. Ytterligere detaljeringer innenfor hvert tema forutsettes tatt opp med Miljøverndepartementet etter behov. Utredningsprogrammet anbefales godkjent i den form det nå foreligger.*



# Revidert utredningsprogram

## 3.0 INNLEDNING

Utredningsarbeidet vil i store trekk skje som beskrevet i meldingen om Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø. Programmet er imidlertid spesifisert nærmere i forhold til meldingens. Særlig gjelder dette innholdet i de enkelte konsekvensvurderingene. Videre er angitt hva som tenkes utført på utredningsnivå (fylkesdelplan) og hva som utstår til neste planleggingsfase på kommunedelplannivå.

Det presiseres at på utrednings/fylkesdelplannivå vurderes traséene som prinsippkorridorer (1:50.000) og at det dermed ikke er mulig å foreta detaljerte konsekvensutredninger på dette plannivået.

## 3.1 TRASÉALTERNATIVER OG AREALBRUK

Med utgangspunkt i de foran nevnte prinsippene for traséalternativer bearbeides hvert enkelt alternativ nærmere. Det forutsettes en detaljeringsgrad tilsvarende kartmålestokk i 1:50.000. Det utarbeides arealbrukskart i tilknytning til hvert av de fysiske alternativene (traséer og stasjoner), med redegjørelse for arealinngrepenes omfang fordelt på ulike areal typer. Det utarbeides trasébeskrivelser for de forskjellige alternativene. Videre beskrives hvilke forutsetninger som ligger i et "Basisalternativ".

Det understrekes at det i utredningen ikke vil bli arbeidet med et "alternativ C" på samme detaljnivå som de øvrige alternativer. Dette alternativet vil imidlertid gis en verbal omtale, både med hensyn til forventede virkninger reisetidmessig og med hensyn til tidshorisont for eventuell videre planlegging.

## 3.2 ANLEGGSKOSTNADER/VEDLIKEHOLDSKOSTNADER

Kostnadsberegningene legges opp etter et nøyaktighetsnivå på  $\pm$  30 prosent, lik utredningsnivået etter NSBs "Retningslinjer for prosjektgjennomføring" (REP).

## 3.3 MARKEDSANALYSER/DRIFTSOPPLEGG

Det gjennomføres egne markedsanalyser som delprosjekt både for person- og godstransport. På grunnlag av markedsanalysene vurderes alternative driftsopplegg. Målet er å komme fram til en optimal, samlet løsning for person- og godstransport. Som en del av markedsanalysene vil det bli vurdert hvilket omfang overført trafikk fra veg/båt og fly til bane vil ha. Dette vil igjen danne grunnlag for å beskrive en del av tiltakets virkninger nevnt i de følgende avsnittene.

### 3.4 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR MILJØ

#### \* Luftforurensing

Omfanget av redusert utslipp av flere luftforurensende komponenter som følge av omfordelt transportarbeide skal beregnes. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer (pkt. 3.3) vil danne grunnlaget for beregningen av utslippsreduksjonen. Både person- og godstransport medtas. Betydningene av utslippsreduksjonene vil bli vurdert både i globalt, regionalt og lokalt perspektiv. I lokalt perspektiv vil det bli vurdert om overført trafikk fra veg vil kunne gi utslag med hensyn til reduserte soner med luftforurensende konsentrasjoner over gjeldende grenseverdier. Sannsynligvis vil dette ikke være tilfelle. I regionalt og lokalt perspektiv vil reduserte utslipp til luft bli vurdert i forhold til samferdselssektorens totale bidrag og i forhold til totale nasjonale bidrag.

Vurderingene vil kun bli utført på utrednings-/fylkesdelplannivå og ikke på kommunedelplannivå. Det vurderes som mest interessant å vurdere effekten av hele tiltaket og ikke effekten av utbygging på delstrekninger. Effekten av utbygging på delstrekninger er minimal.

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

Eventuelle forskjeller mellom alternativene vil bli vurdert, men det er ikke å forvente merkbare forskjeller mellom alternativene.

#### \* Klimaendringer

Vurdering av hvilke positive virkninger endringene i transportarbeidet vil gi for klima pga. endret CO<sub>2</sub>-utslipp og andre klimagasser. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningen av utslippsreduksjonen. Både persontransport og godstransport medtas. Det vurderes hvor stor utslippsreduksjonen er i forhold til bl.a. totale klimagassutslipp fra samferdselssektoren og hvor stor tiltakets bidrag er med hensyn til å nå nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp.

Vurderingene vil kun bli utført på utrednings-/fylkesdelplannivå og ikke på kommunedelplannivå. Det vurderes som mest interessant å vurdere effekten av hele tiltaket og ikke effekten av utbygging på delstrekninger. Effekten av utbygging på delstrekninger er minimal.

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

Med hensyn til lokalklimatologiske vurderinger vil det i konsekvensutredningen på fylkesdelplannivå bli påpekt mulige problemområder som man må være oppmerksomme på. For å vurdere konsekvensene nærmere er det en forutsetning at traséene er mer detaljert kartfestede, og mer detaljerte vurderinger vil skje i hovedplanarbeidet.

Eventuelle forskjeller mellom alternativene vil bli vurdert, men det er ikke å forvente merkbare forskjeller mellom alternativene.

## \* Støy/vibrasjoner

I utredningsfasen/fylkesdelplanarbeidet vil støyforholdene bli utredet på et overordnet nivå. På grunn av at traséene ikke er detaljbestemt er det ikke hensiktsmessig på nåværende nivå å angi eksakt antall boliger som vil bli berørt i forskjellige støysoner. Dette vil bli foretatt i kommunedelplanarbeidet.

I utredningsfasen vil det måtte foretas en del forenklinger, men vurderingen vil gi et tilstrekkelig grunnlag for å beskrive hovedlinjene i forskjeller i støybildet og belastningen ved basisalternativet og de forskjellige høyhastighetsalternativene.

Forenklingene må gjøres med hensyn til støy fra framtidig materiell, trafikkgrunnlag, trafikkfordeling, trasé, terreng og bebyggelse.

Det vil bli beregnet støykote 60 dB(A) på en forenklet måte (mest ugunstig terreng) for delstrekninger. Støysonens utbredelse vil bli angitt for typiske snitt. Overslag over berørt bebyggelse vil skje på grunnlag av inndeling av bebyggelsen i noenlunde ensartede soner (bysoner, spredtbygde soner, ubygde soner). I tillegg vil det bli foretatt tilsvarende forenklete beregninger for 55 dB(A) utbredelsen på noen kritiske snitt.

Støyberegningene vil danne grunnlaget for å si noe om omfanget av nødvendig støydempning. Kostnadene ved slike tiltak vil bli tatt med i anleggskostnadene.

### Vurderinger på kommunedelplannivå:

Beregninger av støy med nærmere angivelse av tiltak vil bli utført i forbindelse med påfølgende kommunedelplaner.

## \* Landskap, kulturmiljø og naturvernområder

### Generelt:

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

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

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

For fagområdet gis innledende en oversiktlig beskrivelse som skal fungere som en referanseramme for vurdering av objekter og enkeltelementers betydning. Denne rammen er

et hjelpemiddel både for forståelse av regionale landskapstrekk og identitet/forståelse og økologiske hensyn.

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

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

Punkt 1 beskriver forhold som gjelder både landskap, dyre- og planteliv og kulturmiljø. Det gis en overordnet beskrivelse av regionene som tiltaket er lokalisert til med hensyn på geologi/kvartærgeologi, landform, jordbunn/hydrologi, klima og vegetasjon. (Naturgeografisk regioninndeling for Norden benyttes.)

De tre neste punktene går inn i den delen som omfatter Landskap og kulturmiljø (A). Naturvern (dyre- og planteliv) er en egen del med en tematisk innledning (B).

## LANDSKAP OG KULTURMILJØ

### Innledende beskrivelse, regional referanseramme

Innledende beskrivelse med formål å gi et bilde av de regionale referanserammene innen tiltaksområdet. Inndeling i landskapsregioner (regioner som har felles karaktertrekk for de nevnte forholdene). Kort beskrivelse av de ulike regionenes forhold med hensyn på punktene 1 - 3 ovenfor. For Østfold foreligger en regioninndeling som et eksempelarbeide med gjennomgang av kriterier som danner grunnlag for å dele fylket inn i ulike regioner og underregioner (Miljørapport 1987:3).

For analyseområdet, som er foreløpig definert til en ca 1 mil bred sone langs dette linjeinngrepet (kan justeres avhengig av ulike konsekvenser), utarbeides et høydelagskart i målestokken 1:50 000. Dette gir mulighet for vurdering av virkningen av inngrepet i forhold til åpenhet og skalaforhold. Kartet kobles til topografisk kartverk i M711-serien som viser forholdet mellom skog, dyrka mark og bebyggelse. Kartene er hjelpemidler/arbeidsunderlag for å forstå den innledende beskrivelsen av regionale variasjoner og karaktertrekk.

For punkt 2 gjennomgås kortfattet de viktigste trekkene når det gjelder analyseområdets historiske utvikling, nåtidens landbruk, annen arealbruk, bebyggelse og kommunikasjon.

For punkt 3 gjennomgås tematisk overordna trekk for bebyggelse og andre kulturspor i landskapet, som omfatter: Byggeskikk, kulturmiljø, bebyggelse, kulturlandskap og kulturminner (inkludert forminner).

For punkt 4 beskrives totalinntrykket av landskap. Dette blir en faglig vurdering og en sammenstilling av materialet brukt ovenfor. En angir hvilke landskapsområder innenfor planområdet som er sårbare for inngrep, og viser hvilke landskapstyper man beveger seg i, hhv. åpent storskalalandskap, halvåpent jordbrukslandskap og skogsbygd. Enkel kartframstilling.

### Konsekvenser

Redegjørelse for berørte områder og enkeltelementer, vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak. Verdifulle landskapsområder og kulturmiljø framstilles på kart i 1:50.000. Områder og elementer av betydning markeres, nummereres og beskrives i henhold til registreringsmaterialet. Verdien av området/objektet beskrives ved hjelp av konvensjonelle vernekriterier som sjeldenhet, typiskhet, representativitet osv.

I denne fasen skal konsekvensvurderingene gi grunnlag for valg av prinsippalternativ og en sammenstilling av alternativenes virkning. Sammenstillingen gir en verbal beskrivelse av antall berørte objekter/områder og deres verdi, samt muligheter for avbøtende tiltak for hvert alternativ. Alternativene rangeres i forhold til kulturmiljø- og landskapsinteressene.

#### Kulturmiljø:

Bebyggelse og kulturskapte elementer spesifiseres som: Byggeskikk, landbruksbebyggelse, herregårder, bygdebyer, annen bebyggelse, kirker (spesielt middelalder). Øvrige faste kulturminner spesifiseres som gammel kulturmark, andre faste kulturminner i jordbruksmiljø, tekniske kulturminner som veger, militære anlegg, industri, historiske parker, kulturmiljøer (det mytiske landskap) og fornminner.

Registreringsmateriale og foreliggende vurderinger foretatt av fylkeskonservator avgrensner nivået i denne fasen. Fornminner som framgår av Økonomisk kartverk er det første nivået. Videre kan man dra nytte av gjennomført feltarbeid innen deler av planområdet (spesielt for Østfold).

Det brukes altså en svært grov vurdering av funnpotensialet. Angivelse av verneverdige bygninger og objekter samt fornminnefunn angis som lokalitet uten nærmere spesifisering. Sefrak - registeret er i liten grad tilgjengelig i Østfold, i Akershus kan kartdelen brukes til geografisk plassering av objektene.

Følgende vurderinger foretas:

- Endrer tiltaket landskapets kulturhistoriske innhold?
- Vil verdifulle kulturminner eller deler av kulturmiljøet kunne gå tapt eller få underordnet betydning som følge av tiltakets plassering, utforming eller ringvirkninger?
- Er det fare for at tiltaket berører eller påvirker ukjente kulturminner under overflate?
- Kan eksisterende kulturmiljø tilføre tiltaket positive kvaliteter? Kan tiltaket tilføre miljøet positive kvaliteter? Kan verdifulle eksisterende elementer i kulturmiljøet gis økt verdi gjennom tiltaket?
- Vil tiltaket påvirke befolkningens muligheter til å oppleve verdifullt landskap, kulturmiljø eller kulturminner?

#### Landskap:

Inngrepets virkning i forhold til landskapsbilde/verdifulle områder beskrives gjennom stikkordene:

- Inngrepets forhold til landskapets skala og sårbarhet: Inngrepets rolle. Vil inngrepet ha en vesentlig påvirkning på det fysiske miljø (inkl. fjernvirkning)?

- Vil tiltaket medføre at landskapsformer eller landskapselementer går tapt? (Horisontlinjer, linjedrag, biotoper, vannløp og randsoner)
- Lokalisering i forhold til landskapsform og vegetasjon, evtl. barrierevirkning.

Linjeføring i forhold til terrenget, forhold til randsoner, silhuettvirkning, store fyllinger og skjæringer, virkning ut over selve linja, - under anlegg. (Kilde: Vegdirektoratet, håndbok 140). I denne fasen foretas storskalavurderinger, eksempelvis: Vil fyllinger/skjæringer bli større enn 20 m ?

- Kan tiltaket tilføre landskapet positive kvaliteter?
- I hvor stor grad kan avbøtende tiltak dempe de eventuelle negative konsekvensene for landskapsbildet og opplevelsesverdiene i landskapet?
- Virkninger for landskap i anleggsperioden, grovvurdering.

### Vurderinger på kommunedelplannivå:

#### Kulturmiljø

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

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

#### Landskap:

Følgende vurderinger forutsettes belyst:

- Mer detaljert gjennomgang av traséene med hensyn til virkning på landskap.
- Visualisering av inngrepet. Arbeid på større målestokk (1:10 000 f.eks)
- Forslag til konkrete avbøtende tiltak med materialbruk etc.
- Vurdering av etterbruk og tilbakeføring av gamle sporområder.

### **NATURVERN - FISK - VILT**

Formålet er å registrere og vurdere virkningen på naturvern og viltinteresser høyhastighetsforbindelsen Oslo - Kornsjø vil ha for det aktuelle området. Det skal gis forslag til avbøtende tiltak.

Nødvendig registreringsmateriale innhentes fra fylkesmannens miljøvernavdeling. Nivået på konsekvensvurderingene gjenspeiles av nivået på materialet. Detaljeringsgrad blir bestemt ut fra målet om å gi en mest mulig faglig riktig rangering av trasèalternativer, men ikke utover

de rammene fylkesplannivå forutsetter. Det vil si at tiltakets konsekvenser vurderes for naturelementer som inngår i følgende hovedkategorier:

1. Vermede områder/lokaliteter etter naturvernloven
2. Verneverdige områder
3. Registreringer fra fylkesmannens miljøveravdeling av særlig betydning for vilt og fisk.

Innledningvis beskrives naturforhold og naturkvaliteter for det aktuelle området. I denne beskrivelsen legges det vekt på elementer som har betydning i et større perspektiv (regionalt, nasjonalt og internasjonalt). Videre blir det lagt vekt på å beskrive særtrekk ved natur og økologi i regionene inngrepet foregår. Dette vil skape en grundigere forståelse av de vurderinger som er gjort i konsekvensanalysedelen ( f.eks trekkvaner for storvilt, tettheter osv). På bakgrunn av erfaringer ved andre jernbaneanlegg i landet omtales problemfeltet elg-jernbane ut fra den utforming og hastighetsnivå det framtidige anlegg vil ha. Dette sees i relasjon til storviltets biologi i regionen.

I analysen vil kriterier som grad av sjeldenhet, sårbarhet, truethet, representativitet osv., danne grunnlag for vurdering av traséene. Det vil under vurderingen bli tatt hensyn til muligheter for avbøtende tiltak og den forventede effekt av disse.

Prosjektets virkninger vil bli vurdert for de ulike fasene av prosjektets levetid. Endel effekter er bare knyttet til anleggsfasen mens andre er knyttet til selve driften av anlegget.

### Vurderinger på kommunedelplannivå

På kommunedelplannivå vil tiltakets konsekvenser bli vurdert mer detaljert opp mot enkeltelementer innen de tre hovedkategoriene som nevnt ovenfor. I utredningen på fylkesnivå er traséens nøyaktighetsgrad slik at en for en stor del bare kan påpeke mulige konfliktområder. I kommunedelplansammenheng vil konsekvensene bli grundigere beskrevet. En vil komme nærmere inn på virkningene for:

- Storvilt - trekkveger og viktige vinterbeitelokaliteter
- Skogsfugl, - spillplasser og særlige gode biotoper
- Sjeldne/sårbare arter, - hekkelokaliteter, leveområder
- Områder med særlig høye diversitetsverdier
- Større sammenhengende naturområder
- Gyte- og oppvekstområder for fisk
- Geologiske karakterforekomster

Avbøtende tiltak vurderes mer detaljert.

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

### 3.5 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR NATURRESSURSENE

#### \* **Energiforbruk**

Tiltakets totale virkninger på energiforbruket beregnes. Virkningene kommer som følge av overført person- og godstransport fra mer energikrevende transportformer enn jernbane. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningene. Forbruket av forskjellige energityper ved forskjellige transportformer beskrives, og betydningen av at jernbanen i hovedsak benytter elektrisitet vurderes.

Beregningene vil bli foretatt på utrednings/fylkesdelplannivå og ikke senere på kommunedelplannivå. Mulig overført trafikk som er basis for beregningene forutsettes bygging av tiltaket på hele strekningen og ikke delstrekninger.

Eventuelle forskjeller mellom alternativene vil bli vurdert, men det er ikke å forvente merkbare forskjeller mellom alternativene.

#### \* **Driftsforholdene i landbruket og skogbruket**

Banen går gjennom store jord- og skogbruksarealer, og tiltakets betydning for driftsforholdene vil i utredningsfasen bli vurdert som følger:

##### **Ambisjonsnivå:**

Konsekvensene for landbruket ved de ulike alternativer sammenlignes med "Basisalternativet". På dette plannivået sees det hovedsakelig bare på arealer som direkte berøres av tiltaket, dvs. nedbygges. På grunn av at alternativene bare prinsippmessig angis, vil det ikke være mulig å angi antall kvm forbrukt areal av forskjellige areal typer. Det gjøres et omtrentlig anslag på omfanget av ressursbruk fordelt på:

- dyrket mark
- dyrkbar mark
- skog
- berørte gårdsanlegg
- entall eiendommer.

##### **Arbeidsform:**

Planimetrering og grovtelling på Økonomisk kartverk og bonitetskart i 1:20.000. Deretter gis en sammenfattende vurdering.

##### **Forutsetninger for arbeidet:**

- 1 Traséalternativene er grovt bestemt og kartfestet
- 2 Gjennomsnittlig bredde på banelegemet er klarlagt



## Vurderinger på kommunedelplannivå:

### Ambisjonsnivå:

På eiendomsnivå vurderer konsekvensene for landbruket ved det valgte alternativ sammenlignet med basisalternativet. I denne fasen skal det ses på både direkte og indirekte virkninger av tiltaket og angivelsen av forbrukt areal vil være mer detaljert.

Tema:

- dyrket mark
- dyrkbar mark
- skog, høy, middels og lav bonitet
- berørte gårdsanlegg
- berørte eiendommer
- arrondering
- tilgjengelighet
- støypåvirkning
- klimatisk påvirkning

Vurderingsfaktorer:

- driftsform
- produksjonspotensiale
- avbøtende tiltak

### Arbeidsform:

Planimetrering og telling på Økonomisk kartverk og bonitetskart i 1:20.000. I tillegg ØK 1:10.000. Deretter foretas en sammenfattende vurdering.

### Forutsetninger for arbeidet:

- 1 Traséalternativene er endelig detaljbestemt og kartfestet
- 2 Hovedalternativ er valgt.

## 3.6 TILTAKETS SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER

### \* **Trafikkulykker**

Endringer i antall ulykker som følge av overføring av person- og godstransport fra vegtransport og eventuelt fra lufttransport beregnes. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningen. Det må innhentes informasjon om personskaderisiko for nye høyhastighetstog i forhold til dagens tog. Herunder vil bedringer som følge av fjerning av planoverganger bli tatt med.

Beregningene vil bli foretatt på utrednings/fylkesdelplannivå og ikke senere på kommunedelplannivå. Mulig overført trafikk som er basis for beregningene forutsetteR bygging av tiltaket på hele strekningen og ikke delstrekninger.

Eventuelle forskjeller mellom alternativene vil bli vurdert, men det er ikke å forvente merkbare forskjeller mellom alternativene.

### \* **Næringsliv og sysselsetting**

Det defineres en egen delutredning som har til hensikt å få belyst de viktigste virkningene av en høyhastighetsforbindelse for norsk næringsliv som helhet og for næringsliv og arbeidsmarked i Østfold/Akershus-regionen.

For utbyggingsfasen beregnes direkte og indirekte sysselsettingsvirkninger av utbyggings tiltaket både nasjonalt og regionalt.

For driftsfasen vurderes virkningene av en høyhastighetsforbindelse for næringsliv og arbeidsmarked. Dette gjøres både når det gjelder utviklingen internt i Oslofjord-området og særlig i Østfold/Akershus, og når det gjelder norsk næringslivs adgang til markedene på kontinentet i lys av den pågående fjerning av handelshindringer innenfor EF-området.

### \* **Utbyggingsmønster og boligbygging**

Utbygging for høyhastighetstog vil være en infrastrukturforbedring som kan komme til å generere en betydelig regional utbyggingsaktivitet. Dette aspekt vil bli utredet i forbindelse med delutredningen under foranstående punkt. Langtidsvirkninger med hensyn til redusert transportbehov og redusert bilavhengighet vurderes.

### \* **Sosiale og velferdsmessige forhold**

Tiltaket kan bety økt tilgang på tjenester, nye aktivitetsmønstre og samhandlingsformer. Eventuelle barriereeffekter som gir endringer i adferdsmønsteret må vurderes. Disse forholdene vurderes særskilt, eller under forannevnte delutredning.

### \* **Friluftsliv og rekreasjon**

#### **Generelt:**

Formålet er å registrere og vurdere eksisterende og evt. potensielle friluftslivinteresser ivt. konflikter et høyhastighetstog Oslo Kornsjø vil ha. Forslag til avbøtende tiltak skal gis.

Delområdet friluftsliv bygger på den samme referanserammen som gis under delområdet landskap, kulturmiljø og naturvern.

#### **Grunnlagsmateriale:**

Registreringen består av å innhente eksisterende materiale i form av rapporter, kart osv. på fylkes- og kommuneplannivå. På fylkesdelplannivå vil fylkesplan og -delplaner, samt handlingsplaner være viktige kilder for å fange opp satsingsområder og prioriteringer innenfor

fylkene. Generelt vil dette si spesielt kysten og store sammenhengende marka-områder, både for Akershus og Østfold. Gjennom DNT, Oslo og Omegn Skiforening og Akershus idrettskrets, vil det bli innhentet turkart.

Kommuneplanens arealdel gjennomgås. Generelt vil friluftinteressene bli avspeilet i kommunenplanen gjennom sikrede friområder og landskaps-/naturvern-/friluftsområder med varierte utbyggingsrestriksjoner.

Eventuelle tema/sekstplaner som beskriver eller berører friluftinteressene, er også kilder i denne fasen. Der det er blitt gjennomført FRIDA-registreringer vil disse bli brukt for beskrivelse av berørte områder (Akershus).

#### **Vurdering:**

- Foreløpig registrering med avklaring av marka, kystlinjen og viktige vassdragsområder, bymarker og store sammenhengende friluftsområder som blir berørt.
- Spesifisering av friluftinteressene i de berørte områdene gjøres. Dvs inndeling i friluftsanlegg, turvegdrag, friområde, nærområde og utfartsområder. Kvalitet/verdi vil bli overordna vurdert ut fra foreliggende registreringsmateriale. Avstand, tilgjengelighet, beliggenhet er begreper som områdene beskrives ut fra. Mulige konflikter og avbøtende tiltak blir beskrevet.

Vurderingen skal gi grunnlag for valg av prinsippalternativ mht. friluftsliv og opplevelseskvaliteter i landskapet. Generelt er det viktig å påpeke de mange sammenfallende interesser mellom friluftsliv og rekreasjon, med natur og kulturinteresser. Dette vil bli gjort spesielt med hensyn til beskrivelse av kvalitet, innhold variasjon intensitet og helhet. Typiske eksempler kan være gamle ferdselsårer, kulturmark, fiskeplasser, vann og utsiktspunkter.

#### **Vurderinger på kommunedelplannivået:**

Grundigere registreringer foretas gjennom kontakt med brukerorganisasjoner og ansvarlige for fagområdet i den enkelte kommune.

### **3.7 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN**

Lokale konsekvenser i anleggsperioden vil kunne være betydelige i kortere tidsrom. For å kunne klargjøre konsekvensene må omfanget av anleggsdriften defineres. Deretter vurderes de støymessige og luftforurensningsmessige virkningene (utslipp fra anleggsmaskiner og støv). Eventuelle skadevirkninger på omgivelsene som følge av anleggsmaskiner vil også bli vurdert.

### 3.8 SAMMENSTILLENDENDE ANALYSER

Det vil bli gjennomført egne sammenstillende analyser som deles i to hovedkapitler:

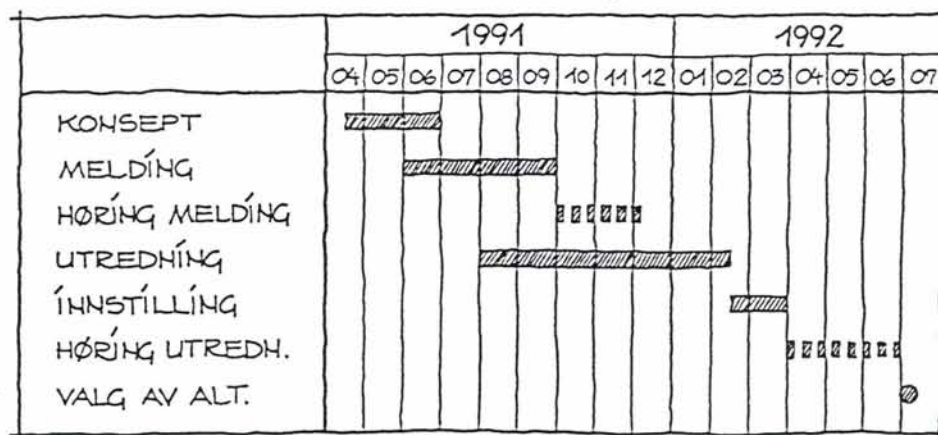
- **Bedriftsøkonomiske vurderinger**  
Denne delen omfatter forhold som:
  - Rammebetingelser
  - Tekniske forhold
  - Markedsvurderinger
  - Driftsopplegg
  - Bedriftsøkonomi
- **Samfunnsøkonomiske vurderinger**  
Herunder:
  - Konsekvenser for miljø, naturressursene og samfunn
  - Regionaløkonomiske vurderinger
  - Nasjonaløkonomiske vurderinger

### 3.9 PROGRAM FOR VIDERE PLANLEGGING

Til sist i utredningen redegjøres for programmet for videre planlegging etter Plan- og bygningslovens § 20 som kommunedelplaner, med angivelse av framdrift for de enkelte parseller.

### 3.10 FRAMDRIFTSPLAN FOR UTREDNINGEN

For selve utredningsfasen legges arbeidet opp etter følgende framdriftsplan:



Som det framgår av figuren har man på meldingstidspunktet allerede startet med selve utredningene. Meldingens innhold er imidlertid tilpasset de opplysninger som er tilgjengelige på meldingstidspunktet. Etter høringsfristens utløp vil det bli vurdert om det er behov for å endre innhold og framdrift i selve utredningsfasen.

Etter at utredning/fylkesdelplanutkastet er ferdig utredet vil denne bli lagt ut til offentlig høring i løpet av våren 1992. Etter eventuelle revisjoner vil så NSB velge et alternativ for videre planlegging.