



OEP importert sak -12/18/2015

Vi refererer til din forespørsel om tilgang til dokumenter:

Innvilget:

Du har blitt innvilget full tilgang til følgende dokumenter som er inkludert nedenfor:

201306319-148 Utredningen Hensetting Østlandet - Innspill og merknadsbehandling til delrapport 3 . Dette dokumentet har 2 fil(er) til å sende.

Kommentar: Gjør oppmerksom om at det foreligger en revidert versjon av vedlegget, v 1.0 (innspill og merknadsbehandling) samme saksnummer, dok 151, som ble sendt ut 18.12.15. Dette skyldes at kommunestyrevedtak i Eidsberg ikke var kommet med i forsendelsen den 10.12.15.



Jernbaneverket

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Henvendelse til: Bodil Riis

Tlf.: 91656230

Faks:

E-post: bodil.riis@jbv.no

Dato: 10.12.2015

Saksref.: 201306319-148

Deres ref.:

Vedlegg:1

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@
jernbaneverket.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK

jernbaneverket.no

Utredning Hensetting Østlandet - Innspill og merknadsbehandling til delrapport 3 - arealsøk

Vi viser til vårt brev med vedlegg til fylkeskommuner og kommuner datert 25.6.15 vedrørende utredning Hensetting Østlandet, der vi ber om innspill og kommentarer til delrapport 3.

I forbindelse med arealsøk inviterte Jernbaneverket til flere særmøter med berørte kommuner og fylkeskommuner for å drøfte mulige arealer for hensettingsanlegg. Som oppfølging av møtene ble det utarbeidet en rapport, delrapport 3 med vedleggsrapporter for hver av de 13 områdene som inngår i utredningen. Det ble også avholdt et møte med Fylkesmenn etter sommerferien der flere i etterkant av møtet ga skriftlige innspill som også inngår i notatet. I tillegg er NSBs uttalelse til arealsøket og innspill fra private aktører med.

Vedlagt følger en sammenstilling av innkomne merknader og innspill samt Jernbaneverkets kommentarer til disse. I tillegg omhandler notatet en oppsummering og vurdering av merknadene (kapittel 5) og videre arbeid og prosess (kapittel 6).

Vi takker for alle innspill og vil ta med oss dette i det videre arbeidet.

Med hilsen
Sjur Helseth
regiondirektør
Strategi og samfunn, strategi øst

Bodil Riis
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Mottaker Vestfold Bonde- og Småbrukarag, Bergljot Styrvold
Ullensaker kommune
Ås kommune
Østfold Fylkeskommune
Øvre Eiker kommune
Statens Vegvesen Region Øst
Oppland Fylkeskommune
NSB AS
Akershus Fylkeskommune
Hedmark Fylkeskommune
Fylkesmannen i Østfold
Nedre Eiker kommune
Ringsaker kommune
Eidsvoll kommune
Hamar kommune
Fylkesmannen i Hedmark
Stokke kommune
Asker kommune
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Sarpsborg kommune
Tønsberg kommune
Buskerud fylkeskommune
Kongsberg kommune
Rygge kommune
Fylkesmannen i Buskerud
Gjøvik kommune
Eidsberg kommune
Røyken kommune
Fylkesmannen i Oppland
Stange kommune
Ringerike kommune
Ski kommune
Sør-Odal kommune
Vestfold fylkeskommune
Telemark Fylkeskommune
Skedsmo kommune
Kongsvinger kommune
Modum kommune
Askim kommune
Fylkesmannen i Vestfold
Drammen kommune
Fredrikstad kommune
Moss kommune
Sande kommune i Vestfold
Råde kommune
Sandefjord kommune
Eidsberg Stasjon Velforening
Ragnhild Duserud
Hanne Merete Frøyset Herland
Magnus Wammen
Renathe Wammen

Utreddningen Hensetting Østlandet

Innspill og merknadsbehandling til Delrapport 3

Desember 2015



Jernbaneverket

Innhold

1	Innledning.....	2
2	Oversikt over innkomne uttalelser	2
3	Sortering av innspill etter korridor og område	4
4	Innspill og Jernbaneverkets kommentarer.....	6
1.0	Tematisk gjennomgang	6
2.0	Kommentarer som gjelder flere korridorer/hele utredningen	7
3.0	Korridor 1 – Felles.....	17
3.1	Korridor 1 – Hamar	18
3.2	Korridor 1 – Lillestrøm/Dal/Eidsvoll	19
3.3	Korridor 1 – Kongsvinger	21
4.0	Korridor 2 – Felles.....	22
4.1	Korridor 2 – Ski	29
4.2	Korridor 2 – Mysen.....	33
4.3	Korridor 2 – Moss	38
4.4	Korridor 2 – Fredrikstad/Sarpsborg.....	42
5.0	Korridor 3 – Felles.....	44
5.1	Korridor 3 – Asker/Spikkestad.....	51
5.2	Korridor 3 – Drammen.....	52
5.3	Korridor 3 – Kongsberg.....	56
5.4	Korridor 3 – Tønsberg.....	57
5.5	Korridor 3 – Hønefoss.....	62
6.0	Korridor 4 – Felles.....	63
6.1	Korridor 4 – Gjøvik.....	66
7.0	Eventuelle andre strekninger	67
5	Jernbaneverkets oppsummering og vurdering	68
6	Videre arbeid og prosess	69

1 Innledning

Som del av grunnlaget for fase 3 – arealsøk, inviterte Jernbaneverket til særmøter med berørte kommuner og fylkeskommuner for å drøfte mulige arealer for hensettingsanlegg på Østlandet. 25.06.15 sendte Jernbaneverket delrapport 3 til kommunene og fylkeskommunene for faglig kvalitetssikring og ytterligere innspill. Det ble også avholdt møte med Fylkesmenn i de respektive fylker etter sommeren der flere i etterkant av møtet har gitt skriftlige innspill. NSBs uttalelser som omhandler arealsøk er også med i det etterfølgende. Videre inngår brev fra private aktører.

Nedenfor en oversikt over hvem som har gitt skriftlige innspill.

2 Oversikt over innkomne uttalelser

Uttalelse fra	Korridor/Område	Datert	Saksnummer
NSB	Flere korridorer	28.8.15	201306319-103
Akershus fylkeskommune		20.10.15	201306319-141 201306319-146
Fylkesmannen i Oslo og Akershus		18.9.15	201306319-123
Hedmark fylkeskommune	Korridor 1	7.9.15	201306319-114
Hamar kommune		28.8.15	201306319-100
Ringsaker kommune		14.8.15	201306319-99
Stange kommune		27.8.15	201306319-102
Kongsvinger kommune		31.8.15	201306319-108
Sør-Odal kommune		20.8.15	201306319-114
Skedsmo kommune		26.8.15	201306319-141
Eidsvoll kommune	Ikke behandlet		
Ullensaker kommune		27.8.15	201306319-141
Østfold fylkeskommune	Korridor 2	10.9.15	201306319-115 201306319-126
Fylkesmannen i Østfold		18.9.15	201306319-124
Ski kommune		2.9.15	201306319-141
Ås kommune		7.9.15	201306319-119 201306319-141
Askim kommune		7.9.15	201306319-115
Eidsberg kommune		10.9.15	201306319-115 201306319-137
Moss kommune		4.9.15	201306319-109 201306319-115
Rygge kommune		14.9.15	201306319-115 201306319-121
Råde kommune		27.8.15	201306319-115
Fredrikstad kommune		10.9.15	201306319-115
Sarpsborg kommune		10.9.15	201306319-115
Buskerud fylkeskommune	Korridor 3	13.10.15	201306319-127 201306319-144
Vestfold fylkeskommune		10.9.15	201306319-117

			201306319-120
Fylkesmannen i Buskerud		17.9.15	201306319-122
Fylkesmannen i Vestfold		18.9.15	201306319-125
Asker kommune		26.8.15	201306319-97 201306319-141
Røyken kommune		28.8.15	201306319-127
Drammen kommune		31.8.15	201306319-107
Nedre Eiker kommune		1.9.15	201306319-128
Øvre Eiker kommune		5.9.15	201306319-127
Kongsberg kommune		27.8.15	201306319-98
Modum kommune		21.8.15	201306319-96
Ringerike kommune		15.9.15	201306319-139 201306319-144
Sande kommune		24.9.15	201306319-127
Tønsberg kommune		1.10.15	201306319-140
Stokke kommune		10.9.15	201306319-138
Sandefjord kommune		9.9.15	201306319-111
Oppland fylkeskommune	Korridor 4	1.9.15	201306319-112
Fylkesmannen i Oppland		7.9.15	201306319-147
Gjøvik kommune		28.8.15	201306319-147
Statens vegvesen Region øst		26.8.15	201306319-104
Telemark fylkeskommune	Andre strekninger	3.9.15	201306319-113
Private aktører:			
Eidsberg stasjon velforening v/Gudrun Vik	Korridor 2 - Mysen	17.8.15 31.8.15 10.9.15	201306319-95 201306319-101 201306319-118
Ragnhild Duserud og Hanne Frøyset Herland	Korridor 2 - Mysen	9.9.15	201306319-110
Vestfold Bonde- og småbrukarlag	Korridor 3	1.9.15	201306319-105
Renathe og Magnus Wammen	Korridor 3	10.9.15	201306319-116

3 Sortering av innspill etter korridor og område

Flere korridorer/hele utredningen

2.0 – Kommentarer som gjelder flere korridorer/hele utredningen

- NSB
- Akershus fylkeskommune
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Korridor 1

3.0 – Felles

- Akershus fylkeskommune
- Hedmark fylkeskommune
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus

3.1 – Hamar

- Hamar kommune
- Ringsaker kommune
- Stange kommune

3.2 – Lillestrøm/Dal/Eidsvoll

- Skedsmo kommune
- Eidsvoll kommune (ikke behandlet)
- Ullensaker kommune

3.3 – Kongsvinger

- Kongsvinger kommune
- Sør-Odal kommune

Korridor 2

4.0 – Felles

- Akershus fylkeskommune
- Østfold fylkeskommune
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- Fylkesmannen i Østfold

4.1 – Ski

- Ås kommune
- Ski kommune

4.2 – Mysen

- Askim kommune
- Eidsberg kommune
- Eidsberg stasjon velforening
- Ragnhild Duserud og Hanne Frøyset Herland

4.3 – Moss

- Moss kommune
- Rygge kommune
- Råde kommune

4.4 – Fredrikstad/Sarpsborg

- Fredrikstad kommune
- Sarpsborg kommune

Korridor 3

5.0 – Felles

- Akerhus fylkeskommune
- Buskerud fylkeskommune
- Vestfold fylkeskommune
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- Fylkesmannen i Buskerud
- Fylkesmannen i Vestfold

5.1 – Asker/Spikkestad

- Asker kommune
- Røyken kommune

5.2 – Drammen

- Drammen kommune
- Øvre Eiker kommune
- Nedre Eiker kommune
- Sande kommune
- Modum kommune
- Renathe og Magnus Wammen

5.3 – Kongsberg

- Kongsberg kommune

5.4 – Tønsberg

- Tønsberg kommune
- Stokke kommune
- Sandefjord kommune
- Vestfold Bonde- og småbrukarlag

5.5 – Hønefoss

- Ringerike kommune

Korridor 4

6.0 – Felles

- Oppland fylkeskommune
- Fylkesmannen i Oppland
- Statens vegvesen

6.1 – Gjøvik

- Gjøvik kommune

7.0 – Eventuelle andre strekninger

- Telemark fylkeskommune

4 Innspill og Jernbaneverkets kommentarer

Jernbaneverket har i kapittel 4 gjengitt og kommentert alle innkomne uttalelser til delrapport 3 – Arealøk. Noen tema gjentas i flere av uttalelsene og Jernbaneverket kommenterer disse samlet under.

1.0 Tematisk gjennomgang

Nr.	Tema	Jernbaneverkets kommentar
1	Prosess	Hovedhensikten med utredningen Hensetting Østlandet, har vært å lage en overordnet plan som viser fremtidig behov for hensettingskapasitet på Østlandet. Utredningen er et tidligfasearbeid, og omfattes ikke av plan- og bygningsloven. Prosjektet er delt inn i tre hovedfaser: 1. Kartlegging av dagens situasjon, fremtidig behov, mål og krav 2. Analyser og utvikling av konsepter 3. Arealøk og forslag til mulige løsninger Resultatene av hver fase er oppsummert i egne delrapporter. I arbeidet med fase 3, inviterte Jernbaneverket berørte kommuner og fylkeskommuner til møter for å få innspill i arbeidet med å identifisere egnede arealer med bakgrunn i deres lokalkunnskap. Som en oppfølging av møtene, ble delrapport 3 sendt til kommunene og fylkeskommunene for eventuelle innspill og merknader. Utsendelsen av rapport 3 var følgelig ikke ment å være en høringsrunde i tradisjonell forstand. En bred involvering vil gjennomføres i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser i kommende planfaser. Prosjektet har også utarbeidet et forslag til videre organisering og utbyggingsrekkefølge. Foreløpig er det bestemt at anlegg som tilhører InterCity-strekningene, planlegges med annen infrastruktur på disse strekningene. Videre planlegging av øvrige anlegg vil prioriteres ut fra når behovene inntreffer.
2	Metode	Utgangspunktet for dimensjonering og lokalisering av hensettingsanlegg på Østlandet er gitt ut fra fremtidig definert togtilbud. Plasseringen analyseres i forhold til følgende kriterier: • Tomtogkjøring; beslaglegger kapasitet, reduserer vedlikeholdstid, øker kostnader for operatør • Strekningskapasitet; plassering av anlegg bør minimere strekningsbelegg • Robusthet; anleggene bør legges til rette for planlagt togtrafikk ved driftsavvik • Investering og drift; størrelse har sammenheng med investerings- og driftskostnader • Fleksibilitet; plassering må være forenlig med utvikling av jernbanetilbud og -nett Utredningen baserer seg videre på erfaring som tilsier at en hensettingsplass, inkludert støtteareal, krever ca 2,5 daa. Det er gjennomført arealøk innenfor 13 hensettingsområder, identifisert i samarbeid med berørte kommuner og fylkeskommuner. I tillegg har prosjektets arbeidsgruppe vurdert alternativer utover de som kom frem i møtene. Gjennom en alternativutvikling og grovsiling er arealer som blant annet er for korte og der det åpenbart er svært utfordrende å etablere et anlegg, tatt ut. De gjenstående arealene er analysert i forhold til fire vurderingskriterier: 1. Kostnader for tomtogkjøring 2. Kostnader knyttet til investering 3. Ikke-prissatte konsekvenser og risiko 4. Imøtekommelse av behov Kriteriene er vurdert etter en 7-delt skala. Analysen er, grunnet omfang og plannivå, svært overordnet. Kriteriene er ikke innbyrdes rangert eller vektet, men vurdert med

		utgangspunkt i lokale forhold på hvert sted. Basert på resultatene fra analysen, er det foretatt en kvalitativ vurdering av om arealene virker å være egnet eller mindre egnet for etablering av hensettingsanlegg.
3	Forutsetninger/ Togtilbud	Dagens togtilbud og fremtidig rutemodeller/tilbudskonsepter er grunnlag for estimering av fremtidig hensettingsbehov/plasser og lokalisering. På mellomlang sikt er det forutsatt en rutemodell kalt R2027 som vil være grunnlag for tiltak i infrastruktur inkludert hensetting i NTP 2018-29. I dette rutekonseptet inngår blant annet InterCity-satsingen og tilbudsforbedring når Follobanen åpner. På lengre sikt er det tatt utgangspunkt ytterligere tilbudsforbedring i form av økt frekvens, nye tilbud og flere og lengre tog på banenettet i Østlandsområdet. Dette betinger flere infrastrukturtiltak og økt kapasitet gjennom Oslo. I utvikling av tilbudskonsepter og rutemodeller tar en utgangspunkt i markedsetterspørsmål. Faktorer som kapasitet i infrastrukturen spiller imidlertid en viktig rolle for hva som kan tilbys. Eksempel på dette er kapasiteten gjennom Oslo som gir begrensninger for togtilbudet lokalt, regionalt og nasjonalt. Enkeltsporede strekninger begrenser også hva som kan tilbys. Jernbanesystemet på Østlandsområdet må ses på som et helhetlig system, der endringer ett sted kan få konsekvenser og gi bindinger andre steder. Det er lagt vekt på å utvikle robuste løsninger som ikke er til hinder for eventuelle endringer i pendelstruktur på et senere tidspunkt.

2.0 Kommentarer som gjelder flere korridorer/hele utredningen

Aktør	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
NSB Rapporten er viktig, fordi den omhandler en sentral del av den nødvendige bakenforliggende logistikk som kreves for utviklingen av togtilbudet på Østlandet. Sammen med plattformforlengelser er økt kapasitet for hensetting, vending og nye vedlikeholdsbaser nødvendige investeringer for å kunne utnytte de store investeringene som skal gjøres i økt strekningskapasitet gjennom utbygging av dobbeltspor i Østlandsområdet frem mot 2040. Positivt med en vid kartlegging av behov og muligheter for hensetting av togmateriell. NSB oppfatter rapporten å være første fase i kartlegging av arealer som kan være aktuelle for hensettingsanlegg. Konklusjoner vil bli trukket senere. <i>Togtilbudet må være styrende</i> Både lokalisering og dimensjonering av hensettingsanlegg må ta utgangspunkt i hvilke togtilbud som ønskes utviklet; det vil si hvilke pendler som tenkes kjørt og hvor de skal starte og terminere. På mellomlang sikt (innen de neste 10 år) må det være en ambisjon at det bygges ut hensettingskapasitet i et slikt omfang at materiellfornyelse og kapasitetsøkning (antall togsett/stelekapasitet) kan være styrt av markedets behov og etterspørsel. Tilbuds- og frekvensforbedringer vil imidlertid være avhengig av at strekningskapasiteten økes. Plasseringen av anleggene må gjøres ut fra en avveining av stordriftsfordeler ved større anlegg, opp mot behovet for tomkjøring fra pendelendepunkt til anlegget. I oppstartmøtet for utredningen fremholdt NSB at manglende	Tas til orientering. Tas til orientering. I samsvar med Jernbaneverkets forutsetninger og intensjoner. Dette ble vurdert overordnet i delrapport 2. Tas til orientering.

hensettingskapasitet på kort sikt vil være styrende for hvor raskt både materiellfornyelse og kapasitetsøkninger kan gjennomføres. I perioden 2012-15 har etterspørselsveksten vært så stor at den ekstra kapasiteten som er tilbudt nå langt på vei er spist opp. I så henseende er det fortsatt viktig å fokusere på perioden fra 2014-2020. Her samarbeider NSB og JBV om kortsiktige løsninger i påvente av utbygging som foreslått i «Hensetting Østlandet». Det er viktig at prosjekter som i rapporten angis å kunne ferdigstilles tidlig (før 2020) forseres av Jernbaneverket.

Av rapporten fremgår at JBV's tilbudskonsepter 2023 og 2040 er lagt til grunn. For at eksterne parter skal kunne vurdere rapportens forslag og anbefalinger er det viktig at disse tilbudskonseptene tydeliggjøres, gjerne med både rutekart og beskrivelser.

Det er viktig at plasseringen av anleggene er tilpasset behovene etter at dobbeltspor Intercity, og senere ny Osilotunell, er utbygd. Vi viser for øvrig til NSBs forslag til utvikling av togtilbudet på Østlandet, slik det er beskrevet i NSBs innspill «Oftere, raskere og mer miljøvennlig» til Nasjonal transportplan 2014 – 23. Vi viser også til NSBs utredning «10-årig plan for anskaffelse av elektrisk motorvognmateriell» og videre NSB/JBV's utredninger av nødvendige tiltak for å kunne gjennomføre anskaffelsesplanen.

Medvirkningsprosess

NSB deltok på oppstartsmøtet for Hensetting Østlandet. Videre har vi deltatt på enkeltstående statusmøter per fase i arbeidet, og har hatt delrapportene på høring. NSB ønsker å bidra i den videre prosessen som følger av utredningen, med sin fagkompetanse på tog, ruteplaner, og strategisk planlegging, for å kunne vurdere hvor endelige hensettingsanlegg bør plasseres.

Kapasitetsreserve

NSB minner om behovet for kapasitetsreserve som følge av sporbrudd/stenginger ved utbygging og vedlikehold av infrastruktur. Det er NSBs erfaring at hensetting av togmateriell i perioder med sommerinnstillinger og større totalbrudd er særskilt utfordrende, da det pr i dag ikke eksisterer noen reservekapasitet for hensetting.

Hensetting / driftsbanegård

Slik vi leser rapporten, omhandler den driftsbanegårder, ettersom hensettingsanleggene også forutsettes å ivareta behovet for klargjøring (renhold, toalettømming, etc.) og enkelt korrektivt vedlikehold i togenes driftspauser.

Utbygging av større driftsbanegårder som beskrevet i rapporten åpner helt nye muligheter for klargjøring- og feilretting. I dagens situasjon finnes det fullverdige verksteder ved alle driftsbanegårder med hensettingskapasitet for over 20 togsett. Tradisjonelt har oppgaver som hovedrenhold, utvendig vask, tining, vannfylling og toalettømming vært behandlet som vedlikeholdsoppgaver, da de krever egne fasiliteter.

I perioden fra 2012 til 2014 har både togtrafikken og beholdningen av materiell økt vesentlig. NSB erfarer at den nye driftssituasjonen gir utfordringer med å ivareta togmateriellets klargjøringsbehov slik at det oppnår en tilstrekkelig komfortkvalitet, når enkelte fasiliteter bare finnes ved våre verksteder. Det er derfor kritisk at nye driftsbanegårder dimensjoneres med tilrettelegging og god kapasitet for hovedrenhold, utvendig vask, tining, toalettømming, etc.

Tas til orientering.

Forutsetningen som er lagt til grunn er vist i Delrapport 1 - Kartlegging av fremtidig behov

Ved vurdering av behov på mellomlang sikt er det tatt utgangspunkt i R2027 der blant annet fremtidig tilbud på IC-strekningene, NSBs innspill til NTP 14 - 23, NSBs 10-årige anskaffelsesplan inngår. Se for øvrig Tema 3 - Forutsetninger/ Togtilbud.

NSB vil bli involvert også i neste planfase.

Det er lagt til grunn en kapasitetsreserve.

Hvilke driftsfunksjoner det er aktuelt å etablere på de ulike stedene vil bli vurdert i neste planfase.

Tas til orientering, tar med innspill i videre prosess.

Trinnvis utbygging

Hensettingsanlegg er en direkte konsekvens av vedtatt utbygging av infrastrukturen og samsvarende fornyelse og utvidelse av togparken. Behovene for kapasitet, som i utredningen er skissert i korridorer, er i realiteten knyttet til enkeltvis pendler og delmarkeder. Behovet for økt kapasitet oppstår i det øyeblikk et tog leveres, og trinnvise tilbudsforbedringer legger derfor til rette for at hensettingskapasiteten også kan utbygges trinnvis.

Tomtogkjøring og arealsøk

Et viktig lokaliseringskriterium i de gjennomførte arealsøkene har vært å minimere tomtkjøring. Vi gir vår tilslutning til det, ettersom tomtkjøring både er kostnadsdrivende og reduserer tilgjengelig tid til vedlikehold av sporet. Tomtkjøringsbehov må imidlertid holdes opp mot stordriftsfordeler ved etablering av større anlegg, noe rapporten også belyser. Pendelendepunkter bør ha en minimums hensettingskapasitet. For å maksimere «hvite tider» uten togtrafikk om natten er det viktig at de første og siste avgangene kan kjøres direkte fra pendelendepunkt uten posisjonskjøring på forhånd. Slik hensettingskapasitet bør sees i sammenheng med vendekapasitet på endepunktene.

Hensetting i Osloområdet er viktig selv om det er vanskelig å finne arealer. Kan det tenkes en opprydding av sporarrangementet i Loenga og Lodalen, nye arealer i Groruddalen eller anlegg i fjell? Dette kan være aktuelt i forbindelse med bygging av Follo-banen eller ny Oslo tunnel (KVU for Oslo-avet). Vi kan forøvrig ikke se at det er mer nærliggende å tomtkjøre fjerntog som terminerer og starter i Oslo, (til f.eks. Hakadal, Hønefoss, Ski eller Lillestrøm), enn å tomtkjøre Flytog.

Generelt for alle alternativene er at det er sett mye på landbruksjord. Landbruksjord er en ressurs som blir stadig viktigere. Vår bekymring er at slike alternativer lett vil innebære lange prosesser før avklaring.

Korridor 1

Eidsvoll/Dal/Lillestrøm

- Avstand til Lillestrøm er brukt som en parameter for å vurdere tomtogkjøring. Det finnes imidlertid flere pendler som terminerer i området Gardermoen / Dal / Eidsvoll (R11, R12, L13, F1 og F2).
- Nordre Garderfjellet (mellom rullebanene) burde også vurderes. Området passer til driftsbanegård fordi det er lignende aktiviteter i området, området beslaglegger ikke landbruksjord, har ingen naboer og vil gi lite tomtogkjøring for tog som terminerer ved Oslo Lufthavn.
- Vi er enige i at alt. 5 (Borghyttollen) her kan være et nærliggende alternativ.
- Det burde også vurderes å utvide Eidsvoll driftsbanegård. Det er riktignok ikke egnede arealer der hvor hensetningen foregår i dag, men et nytt areal i bakkant (nordre ende) av stasjonen kan være egnet.

Hamar

- Alternativ 1 (Rørvika) er vurdert å være det beste alternativet. Dette vil føre til 10 km tomtogkjøring hver vei. Kostnaden for tomtogkjøring må vurderes opp mot muligheter på Hamar stasjon.
- Hamar stasjon står foran en stor ombygging. IC-prosjektet skal bygge ny stasjon og dobbeltspor, mens ROM Eiendom planlegger å transformere store deler av området. Dermed er det ikke plass til en driftsbanegård for 20 togsett. Men stasjonsområdet er stort, nesten 250 daa og det bør være mulig å etableres en mindre driftsbanegård på området med plass til 10 tog, enten i forlengelse

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Det er ikke areal til mange nye plasser i Oslo, men enkeltplasser i Lodalen og Loenga vil være en mulighet.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Det kan bli aktuelt å vurdere andre alternativ enn det som er gjort i arealsøket pr i dag. Innspill tas med i videre prosess.

I samsvar med Jernbaneverkets foreløpige vurderinger.

Tas med i videre prosess.

I samsvar med Jernbaneverkets foreløpige vurderinger.

Hensetting sentralt på Hamar er en uaktuell løsning fordi det er i konflikt med framtidig byutvikling som er en forutsetning for å bygge opp under investeringer som legges i InterCity-utbyggingen.

av stasjonen eller mot Vikingskipet. Kfr. Også alternativ 5 (Skattumshagen). Det vil være mulig å bygge anlegget uten å komme i konflikt med freda bygg. Flom er et reelt problem ved alternativet, men er løselig med avbøtende tiltak. Denne løsningen burde ses på i sammenheng med hensetting på Hove.

Kongsvinger

NSB er positive til anbefalt løsning, men alternativ 2 forutsetter at tømmerterminalen relokaliseres. Alternativene forutsetter trolig avbøtende tiltak mot flom.

Korridor 2

I dagens situasjon står Østfoldbanens lokaltog for om lag 50% av det totale tomtogbehovet for lokaltog Østlandet. En større driftsbanegård sør for Ski er derfor allerede identifisert som nødvendig.

I tillegg vil et felles anlegg for Østfold sør i korridoren gi stordriftsfordeler. Kan Sarpsborg stasjon ved Flislageret være den mest egnede tomta til dette? Arealet er strategisk plassert for utkjøring i alle retninger på Østre og Vestre linje, og anlegget vil gi minimalt med tomtogkjøring gitt at de første og siste avgangene i driftsdøgnet kjøres hit.

Ski

- Alternativ 2 (Avgreiningen) gir desidert minst tomtogkjøring. I tillegg gir alternativet mulighet for samlokalisering med den nye driftsbanegården på Ski. Arealet er ikke stort nok for å hensette 95 tog, men kan effektiviseres ved å bygge en toghall. En slik vil også gi mindre støy, og lyssjenanse for naboene. Alternativ bruk av taket på toghallen kan også bidra til å gjøre forslaget akseptabelt for kommunen - dette kan være til idrett, park, butikk, kontor etc.

- Både av hensyn til arealbehov og optimal betjening av markedet vil vi heller ikke se bort fra at det kan være hensiktsmessig å dele hensettingen sør for Ski. NSB har f.eks. tidligere påpekt at det bør ses på alternativer syd for Ås og Vestby. Alternativer like syd for Ås eller like syd for Vestby må belyses nærmere.

- Ved bygging av driftsbanegård på Ås syd eller Vestby syd vil NSB vurdere å forlenge pendler som i dag terminerer på Ski, til disse stasjonene —som igjen vil minimere tomtogkjøring.

Mysen/Rakkestad

- Ingen av alternativene er optimale.

- Arealer rundt Rakkestad stasjon bør vurderes. Området vest for Rakkestad stasjon er preget av industri, og etablering av en driftsbanegård her vil ikke sjenere naboer eller beslaglegge jordbruk.

- Sambruk med Sarpsborg bør vurderes.

Moss

Alternativ 4 (Såstadsbogen) er vurdert å være det beste alternativet, mens alternativ 1 (Kleberget) ikke når opp pga. høye investeringskostnader. Det ville være nyttig å få satt opp kostnadene til tomtogkjøring i alternativ 4 mot investeringskostnadene i alternativ 1.

Fredrikstad/Sarpsborg

- NSB er enig i vurderingen at alternativ 3 (Valle) og 6 (Skauløkka) er best egnet til hensetting og burde utredes videre. Ved alternativ 3

Tas til orientering.

I samsvar med Jernbaneløpings foreløpige vurderinger.

Tas til orientering. Det er flere utfordringer og usikkerheter ved denne lokaliseringen som evt må utredes nærmere.

En overbygget løsning vil bli en svært kostbar løsning som i utgangspunktet ikke er ønskelig og eventuelle konsekvenser for økonomi, funksjon og drift må kartlegges.

Innspill tas med i videre prosess. Det vil være aktuelt å se nærmere på andre alternativer enn det som foreligger.

Tas til orientering. En eventuell forlengelse må også vurderes i sammenheng med kapasitet på banestrekningen. Se Tema 3 - Forutsetninger/togtilbud.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering. Kleberget innebærer en løsning i fjell, som vil være svært kostbart både med hensyn til investering og drift/vedlikehold. Det kan være aktuelt å utrede nærmere økonomiske, funksjonelle og driftsmessige konsekvenser av konsept fjellhall for å få et bedre beslutningsgrunnlag.

Samsvarer med JBVs foreløpige vurdering.

må det søkes muligheter som beslaglegger minst mulig matjord. Alternativ 8 (Klavestad) vil derimot beslaglegge matjord og prosessen vil derfor ta lang tid.

- Alternativ 7 (Kroken) burde også vurderes i det videre arbeidet. Selv om alternativet vil føre til noe lengre tomtogkjøring vil det trolig være mindre konfliktfylt å bygge her. Alternativ 7 vil også kunne fungere som reserve for Østre linje.

- Videre utredninger bør også ha med seg et alternativ på Lisleby. Industriområdet ved Kampenveien/Dr. Opsands vei er stort nok til å få plass til en driftsbanegård.

- Flislageret ved Sarpsborg stasjon (Alternativ 5) er en god plassering for en driftsbanegård. Den dårlige toglogistikken kan unngås med å akseptere en minste radius for sidespor på 150m ved avgreining til driftsbanegården. Kommunen har tidligere tilkjennegitt et ønske om å drive byutvikling på flislageret, men tomte er så stor (280daa) at det trolig vil være plass til både byutvikling og driftsbanegård.

Korridor 3

I korridor 3 bør anleggene for Asker/Spikkestad og Drammen samt Tønsberg og Skien vurderes sammen. Tomtogkjøring unngås ved å begynne og terminere de første og siste rutene lengst ute.

Asker/Spikkestad

Vi er enige i vurderingen at de finnes lite egnet areal.

- En løsning med fjellhall ved Asker stasjon ser ut til å være den beste løsningen trass høye investeringskostnader.

- Hensettingsanlegg i Asker kan evt. være i kombinasjon med hensettingsanlegg i Spikkestad, hvor alt. 7 synes som det beste.

Hønefoss

Arealer ved Hønefoss stasjon bør vurderes. En lokalisering her vil gi lite tomtogkjøring og anlegget vil ligge ved tilsvarende arealbruk, være til lite sjenanse for naboer etc.

Drammen

- Vi er enige i vurderingene at alternativ 1 (Sundland) eller alternativ 2 (Kleggen), er best egnet for DBG. Det vil derimot være uheldig å rive verkstedene på Sundland for å få plass til en ny DBG. Det burde være mulig å bygge en løsning som har rom for både verksted og DBG, ved å ta i bruk industritomter i Sundlandveien eller Nedre Eikervei

- Gulslogen stasjon bør også vurderes i det videre arbeidet. Gulslogen stasjon er vurdert som endestasjon for IC- og lokaltog som i dag terminerer i Drammen. I tillegg må Gulslogen ha spor for uttrekk/skifting av godstog i skiftestasjonen og persontog til/fra verksted. Det ville derfor være naturlig å tenke seg en DBG i bakkant av denne stasjonen. Dette vil også lette logistikken på verksted og skiftestasjon ved eventuell utbygging av Vestfoldbanen gjennom Sundland verkstedområde.

Kongsberg

NSB er enige i JBV's anbefaling av at Kongsberg stasjon er best egnet for lokalisering av hensetting / driftsbanegård.

Tønsberg

Behovet for hensettingsplasser ved Tønsberg stasjon oppstår som konsekvens av at det innføres 30 min frekvens mellom Tønsberg og Oslo (indre IC). Det finnes ikke egnet areal i nærhet av Tønsberg stasjon for å hensette 30 tog. Dette behovet vil imidlertid reduseres etter hvert som dobbeltsporet ferdigstilles mellom Tønsberg og Skien og 30min frekvensen forlenges hit. Bortsett fra evt. ekstra

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Det er flere forhold og usikkerheter ved denne lokaliseringen som evt må utredes nærmere.

Tas til orientering.

Se merknad under Moss over.

I samsvar med Jernbaneverkets foreløpige vurdering.

Jernbaneverket vil se nærmere på utnyttelse ved Hønefoss stasjon når arealbehov for Ringeriksbanen er avklart.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

I samsvar med Jernbaneverkets foreløpige vurdering.

Hensettingsbehovet i Tønsbergområdet:
Se Tema 3 - Forutsetninger/togtilbud og Kap 4.
Innen 2023 (indre IC) anbefales anlegg for 10 togsett inkludert reserve.
Dal-Drammen forlenges til Tønsberg i 2027: + 5 togsett. Anbefaler totalt 15 plasser bygges innen

innsatstog er det ikke i tråd med NSBs rutemodeller å tilbudsmessig dele Vestfold i to —sør og nord for Tønsberg. Vår anbefaling er derfor at det i Tønsberg søkes etter en løsning som ikke innebærer betydelig overkapasitet, så snart 30min frekvensen forlenges til Skien og tyngden av hensetting blir i dette området. Dvs, et hensettingsanlegg nær Tønsberg med kapasitet for 4-8 togsett.

Korridor 4

Gjøvik

NSB er enig i anbefalingen av Gjøvik stasjon som mest egnet.

Akershus fylkeskommune

Vedtak

1. Fylkesutvalget mener arbeidet med å avklare en løsning for hensettingsanlegg for togmateriell på Østlandet er meget viktig for å sikre et forbedret jernbanetilbud i takt med befolkningsveksten.
2. Fylkeskommunen er opptatt av at valg av lokaliseringene må ivareta økt frekvens på så vel indre- som ytre banestrekninger, og være forenlig med å forlenge deler av lokaltogtilbudet Oslo-Ski til Ås når det blir et marked for å knytte flere arbeidsplasser på Ås til boligområdene langs lokalbanen Oslo-Ski. Det vises i denne sammenheng til høringsforslag til *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus* som gir retning for langsiktig arealutvikling og utvikling av kollektivtilbudet. Aktuelle områder i Vestby kommune tas derfor inn i den videre prosessen. I tillegg mener FU at det må tas høyde for et utvidet togtilbud på Hovedbanen med persontogtrafikk også mellom Dal og Eidsvoll. Vi gjør også oppmerksom på at det er regulert inn holdeplass på Langset (Dovrebanen). Vurderinger som nå gjøres må ta høyde for at det kan bli togstopp også på Langset.
3. De fleste av forslagene vil berøre dyrket mark, naturverdier, kulturminner og andre samfunnsinteresser. Akershus fylkeskommune ber om at dette blir vektlagt i den videre planlegging. Kommunene har i sine høringsuttalelser (vedlagt) gitt uttrykk for bekymring for naturinngrepene, og flere av dem har etterlyst en god samordning på tvers av kommunegrensene i den videre prosessen.
4. Saken har vist seg å være kompleks, ingen opplagte alternativer tegner seg, og løsninger i flere kommuner er mulige, også delte løsninger. Fylkeskommunen anbefaler at også neste og mer detaljerte planfase med konsekvensutredning skjer samlet for hver korridor, slik at ulike alternativer kan vurderes og avveies på tvers av kommunegrensene.
5. Henstillingsplasser på Østlandet må ikke komme i veien for jobbing for framtidig dobbeltspor på grenbanene.

Politisk behandling i berørte kommuner i Akershus

Oppsummering

- Vi har mottatt uttalelser fra Asker, Skedsmo, Ullensaker, Ski og Ås kommuner.
- Skedsmo kommune er avvisende til foreslått lokalisering i Skedsmo, fordi forslaget ikke er i tråd med kommuneplanen. Asker er negativ til ett av forslagene (Bondivann) på grunn av inngrep i vassdragssonen. Ullensaker gjør oppmerksom på mulige konflikter med planer for godsterminal på Hauer seter.
- Kommunene uttrykker en generell bekymring for at forslagene vil berøre natur-, jordbruks- og friluftsområder.
- Ås, Ullensaker og Asker understreker at valg av løsninger må kunne tilpasses økt togfrekvens i sine områder.

2023.

I samsvar med JBV's foreløpige vurdering, men med delt løsning på Nygard (8 på Gjøvik + 4 på Nygard)

Tas til orientering

I Jernbaneverkets strategiske rutemodell (R2027) er Ski endepunkt for lokaltogpendler. Dette kan endre seg på sikt og hensettingslokalisering er ikke til hinder for en eventuell endring av pendelstruktur.

Tas til orientering. Utvidet togtilbud på denne strekningen er ikke en forutsetning for dette arbeidet, men utelukker ikke dette som mulighet.

Jernbaneverket har tilstrebet å vurdere arealer som i størst mulig grad minimerer arealkonflikter med dyrket mark, kulturminner etc., men det er vanskelig å unngå dette i sin helhet.

Tas til orientering. Det kan bli aktuelt å se på delte løsninger og andre alternativ enn det som er utredet.

Tas til orientering. Ikke en aktuell problemstilling.

Se mer detaljerte kommentarer under de respektive kommuners uttalelser.

- Ski, Ås og Ullensaker kommuner oppfordrer til en planprosess som bidrar til en god dialog mellom kommunene for å finne gode løsninger.

- Ski kommune mener planlegging av verksted/hensettingsareal og fremtidig tilknytning av Østre linje må ses i sammenheng.

Fylkesrådmannens vurderinger og anbefalinger

Det er meget viktig for utviklingen av togtilbudet i regionen at det sikres tilstrekkelige arealer til hensetting av tog. Anleggene er nødvendige både for å øke kapasitetsutnyttelsen på eksisterende baner i pendlingsområdet til Oslo, og for å kunne utnytte den pågående InterCity-utbyggingen fullt ut. Det er viktig at fylkeskommunen som regional myndighet bidrar til at vi finner gode løsninger på tvers av kommune- og fylkesgrensene.

Fylkesrådmannen gjør oppmerksom på den korte høringsfristen (10.9.15) og at saksgrunnlaget er nokså grovmasket. Det er ikke mulig, og heller ikke meningen, å ta stilling til valg av løsninger på dette tidspunkt.

Toget spiller en nøkkelrolle i Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus. Fylkeskommunen og kommunene har interesse av at valg av løsning for fremtidig hensettingsanlegg er forenlig med økt frekvens på indre og ytre banestrekninger. I uttalelsen fra Ås kommune ble spesielt nevnt at valg av løsning må være forenlig med at lokaltog Oslo-Ski må kunne forlenges til Ås. Underforstått at en forlenget lokaltogpendel bedre vil knytte sammen arbeidsplasser og boliger i denne delen av Follo. Fylkesrådmannen er enig i denne vurderingen. Det står ingen ting i rapporten som skulle tilsi at fremtidig rutetilbud begrenses av lokaliseringsvalget for hensettingsanlegget, men fylkesrådmannen anbefaler at vi gjør JBV oppmerksom på regionens interesser i denne sammenheng.

Saksgrunnlaget og innspillene fra kommunene viser at dyrket mark, naturverdier og andre samfunnsinteresser er berørt i svært mange av lokaliseringsalternativene. Det er tvilsomt om Jernbaneverket kan klare å avgrense alternativer til bare å gjelde en kommune i hver korridor på grunnlag av denne grovmaskede kartleggingen. Det vil i så fall være uheldig om neste og formelle fase i planarbeidet etter Plan- og bygningsloven går rett på enkeltkommunene hver for seg. I så fall blir det vanskelig å avveie interesser og finne optimale løsninger på tvers av kommunegrensene. Dette vil gjelde for kommunene selv, og for overordnede myndigheter som høringspart. Fylkesrådmannen forslår derfor at fylkesutvalget/hovedutvalget anbefaler jernbaneverket å finne et samlet opplegg for hver korridor i neste plan- og utredningsfase fram til lokaliseringsvalget. Dette kan for eksempel organiseres som et kommuneovergripende planprogram etter plan- og bygningsloven med tilhørende konsekvensutredning.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Vi understreker at vi ikke stiller spørsmål ved behovet for hensettingsspor som er skissert i rapporten, men anser at vi som Fylkesmenn burde ha blitt involvert på et tidligere tidspunkt i arealsøket.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus stiller seg kritisk til at metodikken og vurderingskriteriene som er brukt i Utredning hensetting – delrapport 3 er dårlig beskrevet og lite dokumentert. Vurderingene og kunnskapsgrunnlaget som framkommer er derfor lite etterprøvbare. Fylkesmannen i Oslo og Akershus mener at kunnskapsgrunnlaget for vurderingen av ikkeprissatte konsekvenser

Tas til orientering. Se for øvrig merknader under vedtak over.

Tas til orientering. Viser til Tema 1 – Prosess.

Tas til orientering. Viser til Tema 2 – Metode.

er mangelfullt, tilfeldig og delvis også inneholder feil.

Videre mener vi at de ikke-prissatte konsekvensene er vurdert for lavt i flere områder og at oppsummeringen av ikke prissatte konsekvenser medfører at viktige nasjonale og regionale hensyn ikke blir synliggjort fordi de «nulles ut» mot nærmiljøhensyn.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus mener at utredningene ikke er egnet til å vurdere alternativene, og derfor heller ikke til å si ut arealer. Det kan være flere aktuelle områder som ikke er vurdert av Jernbaneverket og Fylkesmannen mener at egnede arealer for hensetting kan bli silt vekk på sviktende grunnlag i rapporten.

Vi forstår det slik at rapporten ikke omfatter behov for veier og annen infrastruktur fram til hensettingsområdene, slik at arealbehov og konsekvenser kan bli enda større enn det som framgår av rapporten.

Nasjonale mål for jordvern, økt matproduksjon og kulturlandskap
Vedleggene til delrapport 3 viser ikke arealressursene og tilslører dermed hvilke områder som omfatter dyrka jord. De foreslåtte anleggene kan føre til at store sammenhengende jordbruksareal splittes opp, klemmes inne eller går ut av landbruksdrift fordi de får dårligere arrondering eller tilgjengelighet. Tapet av dyrka jord kan derfor bli langt større enn anleggenes fotavtrykk. Disse hensynene må også inngå i arealvurderingene. I vedlegg 1.1, 2.1, 3.1 for strekningene er det heller ingen vekting av jordbruksarealenes omfang, kvalitet eller arrondering. Dyrkbare arealer og andre ressurser (grus) er ikke omtalt.

Innspill til områdene som er vurdert i rapporten

Fylkesmannen i Oslo og Akershus mener at rapporten ikke gir grunnlag for å si mellom områder. Det er ikke skissert konkrete arealbeslag for de områdene som ikke er tegnet detaljert, og det er vanskelig å få oversikt over de ikke-prissatte konsekvenser ettersom kvaliteten på beskrivelsene av disse er svært varierende. Verken vedlegget eller oppsummeringen i delrapport 3 omtaler at flere av alternativene vil ha svært store konsekvenser for dyrka jord og større jordbruksområder av nasjonal og regional verdi.

I referat fra møtet 27.8.15 er det oppfordret til å gi innspill på hvilke områder som har svært negative ikke-prissatte konsekvenser, og type konsekvenser, samt å rette eventuelle faktafeil. Fylkesmannen har derfor gått gjennom områdene med særlig hensyn på jordvern, miljø og biologisk mangfold. Vi har benyttet naturbase, artskart og kommunenes egne kartløsninger, samt kunnskap hos fagpersoner hos Fylkesmannen. Vi tar forbehold om kvaliteten av uttalelsene da de er basert på de uklare områdeavgrensningene som er gitt i rapporten. Vi har bare vurdert områdene som ligger innenfor Akershus, og går ut i fra at Fylkesmennene i de andre berørte fylkene gir uttalelse ut i fra sin lokalkunnskap. Konsekvensene er vurdert på overordnet nivå.

Analyse arealer syd for Ski

Jordbruksarealene mellom Ski og Ås er av høy kvalitet, og området er et sammenhengende og svært verdifullt område for matproduksjon. Vi mener at hensettingsanlegg ikke må legges i de mest verdifulle jordbruksområdene i Ski og Ås. Disse områdene er allerede under stort press. Det samlede tapet av dyrka jord av nasjonal verdi for kornproduksjon vil bli betydelig. Det bør være mulig å finne egnede arealer i skog eller i fjell, selv om dette kan bety at en må lenger sør mot Vestby.

Tas til orientering. Viser til Tema 2 – Metode.

Tas til orientering. Jernbaneverket utelukker ikke at det gjennom videre arbeid finner andre alternativer enn de utredningen foreslår.

I arealbehovet er det lagt til grunn et arealbehov pr plass på 2,5 daa. Dette antas å være et romslig anslag og inkluderer også støtteareal og annen infrastruktur som atkomstvei etc.

Konsekvensvurderingene som er gjennomført er på et overordnet nivå. For nærmere beskrivelse, se Tema 2 – Metode.

Tas til orientering.

Informasjon/faktaopplysninger vedrørende de enkelte alternativer nedenfor tas til orientering og vil være nyttige innspill i det videre arbeidet.

Ut fra nasjonale og regionale jordvernhensyn er vi i denne korridoren særlig kritiske til alternativene som medfører omdisponering av dyrka jord:

6 Kjølstadhøgda 400 dekar
10 Hagelunden 260 dekar
8 Holstad 180 dekar
4 Halstad 120 dekar

Konsekvenser for dyrka jord og det sammenhengende jordbruksområdet synes å være grovt underestimert når anleggene på dyrka jord (f. eks. 6, 10, 8 og 4) får konsekvens 0 eller (+), se vedlegg 2-1 Ski og delrapport 3 s 16.

Naturmangfold

I områdene syd for Ski er det Østensjøvannet og sammenhengen i kulturlandskapet som er den viktigste faktoren, også for det biologiske mangfoldet. Det er registrert flere truede fuglearter i kulturlandskapet mellom Ski tettsted og Holstad. Selv om disse er kartfestet og knyttet til enkeltlokaliteter i kartet er disse i realiteten knyttet til Østensjøvannet og hele kulturlandskapet omkring dette. Dette gjelder bl.a. artene åkerrikse (CR-kritisk truet), fiskemåke (NT), hønsehauk(NT) og sanglerke (VU, sårbar).

Det er videre registrert både stor (VU, sårbar) og liten salamander i områdene Kjølstadskogen, Kjølstadhøgda og Halstad. I områdene Lefsrud, Slørstad og Kjølstadhøgda er det registrert flere sjeldne starrarter.

Analyse arealer Lillestrøm – Eidsvoll

Det er nasjonale eller regionale verdier knyttet til alle de alternative hensettingsområdene som er foreslått i denne korridoren.

Konfliktene er i hovedsak knyttet til regionalt viktige vilttrekk og jordvern. Fylkesmannen understreker at selv om vi er kritiske til de fremlagte alternativene kan det likevel være mulig å finne alternativer innenfor disse områdene eller i nærliggende områder dersom detaljplassering og utforming av anleggene gjøres på riktig måte. Vi vil derfor fraråde Jernbaneverket å anbefale eller sile ut noen av alternativene før de er diskutert grundigere med kommunene, Akershus fylkeskommune og fylkesmannen.

Jordvern, matproduksjon og landbruksdrift

Ut fra nasjonale og regionale jordvernhensyn er vi særlig kritiske til alternativene 1 Rishagen, 2 Asper og 6 Mostu i denne korridoren. Andre arealer utenom dyrka jord bør også vurderes.

Konsekvenser for dyrka jord og det sammenhengende jordbruksområdet synes å være grovt underestimert når anlegg på dyrka jord (1 Rishagen og 6 Mostu) får konsekvens 0, vedlegg 1-1 Lillestrøm-Eidsvoll.

Naturmangfold

Alternativene 3 Østengskogen, 4 Sessvollskogen og 5 Borghyttholen er svært problematiske i forhold til viktige regionale elg/vilttrekk på øvre Romerike. Det er generelt uheldig med flere større tekniske anlegg i dette området, da trekkmulighetene allerede er svært innsnevret på grunn av etablert infrastruktur. Område 4 Sessvollskogen og 5 Borghyttholen tangerer begge grensene til Aurmoen landskapsvernområde, og særlig Sessvollskogen vil være en problematisk plassering i forhold til verneverdiene i landskapsvernområdet.

Tilleggsopplysninger:

Alternativ 1 Rishagen

Området berører sideelver til Leira som er viktig for vannkvalitet og biologisk mangfold. Det er også registrert mindre raver i området.

Alternativ 2 Asper

Dette alternativet berører to lokaliteter for stor og liten salamander.

Analyse arealer Asker- Spikkestad (innenfor Akershus grense)

Av alternativene i denne korridoren er vi særlig kritiske til alternativ 8 som krever utfylling av Bondivann. Bondivann er registrert som en nasjonalt viktig naturtypelokalitet, med store biologiske kvaliteter knyttet til vann, våtmark og kantsoner. Vannet er en del av et grønt nettverk med store biologiske kvaliteter som strekker seg fra åsene rundt Sems vann og helt ned til Oslofjorden. Utfylling av vannet vil kunne få store negative konsekvenser for biologisk mangfold og vannkvalitet.

Alternativ 3 Hallenskog vil berøre Skitthegga, som må legges i rør på deler av strekket. Dette er uheldig i forhold til naturverdiene som er knyttet til elva. Skitthegga er en meanderende elv med kroksjøer og flomdammer, og utgjør samlet sett en naturtype som er truet i Norge. Dersom denne lokaliteten blir valgt vil sammenhengen i naturtypen gå tapt.

Veien videre

Fylkesmannen synes det er positivt at vi nå får anledning til å gi innspill til prosessen, men mener det er uheldig at flere ikke har fått mulighet til å gi innspill. Dette gjelder blant annet grunneiere, Statens vegvesen og NVE.

Fylkesmannen mener at plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger må følges når man går i gang med å vurdere konkrete områder. Vi anser at metodikken i Statens vegvesens håndbok om konsekvensutredninger gir et bedre grunnlag for å vurdere ulike områder enn den metodikken Jernbaneverket har brukt. Vi fraråder at man siler vekk arealer for tidlig og anbefaler at det eventuelt vurderes flere arealer. Avveiningene må ta hensyn til ikke-prissatte konsekvenser. Nasjonale og regionale hensyn må synliggjøres, og det må også tydeliggjøres hvordan de ulike hensynene blir vektet i siliingsprosessen.

Fylkesmannen anbefaler Jernbaneverket å legge vekt på å se etter alternativer som ikke ligger på dyrka og dyrkbar jord, natur eller vassdrag av nasjonal og regional verdi. Viktige nasjonale og regionale hensyn, og hensynet til langsiktig samfunnsøkonomi kan i enkelte tilfeller tilsi at hensettingsområdene bør ligge noe lenger unna stasjonsområdet enn det som er ideelt fra et jernbanesynspunkt.

Tas til orientering. Viser til Tema 1 – Prosess.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Se for øvrig Tema 1 – Prosess. Jernbaneverket vil følge planlegging etter plan- og bygningslovens bestemmelser, herunder konsekvensutredning i neste planfase. Det kan også bli aktuelt å vurdere flere alternativer enn de som er vurdert i utredningen.

Jernbaneverket ser i utgangspunktet etter areal som minimerer ikke-prissatte konsekvenser. Da dette er arealkrevende anlegg så har det ikke vært mulig å unngå å komme i konflikt med dyrka mark, natur og kulturmiljø mm. i sin helhet. Vi vil jobbe videre med dette i det kommende arbeidet.

3.0 Korridor 1 – Felles

Aktør	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Akershus fylkeskommune	Se 2.0 Kommentarer som gjelder flere korridorer/ hele utredningen.
Hedmark fylkeskommune <i>Vedtak:</i> 1 - Fylkesrådet mener at Jernbaneverket i prosessen hadde tjent på en større grad av samhandling og dialog med berørte kommuner og berørte grunneiere. Utredningen har ikke en grundig analyse av ulike alternativer. Fylkesrådet vil på denne bakgrunn ikke ta stilling til og prioritere mellom de enkelte foreslåtte alternativene. 2 - Det er viktig at den videre prosessen gjennomføres i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser, herunder at det gjøres en konsekvensanalyse av alle aktuelle områder. 3 - Fylkesrådet forutsetter at Jernbaneverkets vurdering av hensettingsarealer for tog i Hamarregionen sees i sammenheng med kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Sørli-Brumunddal. 4 - Fylkesrådet forutsetter at Jernbaneverkets vurdering av hensettingsareal for tog i Kongsvingerområdet tar uttalelsene fra Kongsvinger kommune og Sør-Odal kommune med som grunnlag i det videre arbeidet. 5 - Fylkesrådet vil ikke utelukke at det i den videre prosessen kan være flere alternativer som utredningsarbeidet så langt ikke har avdekket. Det ble vedtatt slik endring i saksutredningens konklusjon tredje avsnitt første setning: «Fylkesrådet mener at en i arealsøket må bestrebe seg på å unngå at dyrket mark tas i bruk» <i>Ytterligere kommentarer</i> Det vises i den forbindelse til at Stange kommune har påpekt at det i Sørliområdet kan være egnede arealer som ikke vil komme i konflikt med eksisterende tømmerterminal. Det understrekes at aktuelle parter og grunneiere må involveres og informeres underveis i prosessen. Det er viktig at etablering av hensettingsplasser ikke forringer strekningskapasiteten på Kongsvingerbanen.	Tas til orientering. Viser til Tema 1 – Prosess. Tas til orientering. Viser til Tema 2 – Metode. Tas til orientering. I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Se Tema 1 – Prosess og kapittel 6. I samsvar med Jernbaneverkets anbefaling for videre prosess. Tas til orientering. Se for øvrig kommentarer til Kongsvinger kommunes uttalelse. Jernbaneverket utelukker ikke at det vil bli sett på andre alternativer enn de utredningen foreslår i videre prosess. Tas til orientering. Se tidligere kommentar om dette (eksempelvis Akershus fylkeskommune). Se kommentarer til Stange kommunes uttalelse. I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Viser til Tema 1 – Prosess. I samsvar med Jernbaneverkets vurdering.
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	Se 2.0 Kommentarer som gjelder flere korridorer/ hele utredningen.

3.1 Korridor 1 – Hamar

Aktør	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Hamar kommune <i>Vedtak i formannskapet 19.08.15 (sak 135/15)</i> 1 – Utredning Hensetting Østlandet - delrapport 3 fra Jernbaneverket, jf. Vedlegg 3 og 4, tas til orientering. 2 – Det forutsettes at videre planlegging for etablering av hensettingsareal for tog følger plan- og bygningslovens bestemmelser. Det er utformet så godt som identiske uttalelser fra de tre kommunene Hamar, Ringsaker og Stange. Se Stange for detaljer.	Tas til orientering. I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Se Tema 1 – Prosess.
Ringsaker kommune <i>Vedtak i formannskapet 26.8.2015 (f.sak 93/2015)</i> 1. Utredningen Hensetting Østlandet – delrapport 3 fra Jernbaneverket om hensettingsarealer for tog, jf. vedlegg 3, tas til orientering. 2. Videre planlegging for etablering av hensettingsareal for tog gjøres etter plan- og bygningslovens bestemmelser. I behandlingen av saken ble følgende kommentarer gitt: - Jernbaneverket må fremover søke å informere og varsle grunneiere i en tidlig fase - Ringsaker kommune ønsker vurdert tiltak med sikte på hensynet til dyrket eller dyrkbar mark Det er utformet så godt som identiske uttalelser fra de tre kommunene Hamar, Ringsaker og Stange. Se Stange for detaljer.	Tas til orientering. I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Se Tema 1 – Prosess. Medvirkning vil følge plan- og bygningslovens bestemmelser i det videre arbeidet. Tas til orientering. Viser til tidligere kommentarer om dette tema.
Stange kommune <i>Vurdering:</i> Grovsilingen av hensettingsarealer som er gjort, jf. vedlegg 4, synes fornuftig og greit begrunnet. Alternativ 1 - Rørvika: Under ikke-prissatte konsekvenser bør det anføres at arealet har stor betydning som del av et større sammenhengende friluftområde. Alternativ 4 - Disenstranda: Her vil det være naturlig å legge til under "Ikke-prissatte konsekvenser" at omfattende parkering av tog er uønsket arealbruk så nær sentrum og stasjon/knutepunkt, jf. også begrunnelse for å utelate område 14 i grovsilingen. Alternativ 5 - Skattumshagan: Under ikke prissatte konsekvenser bør det anføres at arealet ligger tett på Hjellum tettsted og løsningen vil innebære en barriere som berører turområder. Vi vil bemerke at adkomst som tegnet ut i forslaget til sporplan er problematisk. For alternativet må det søkes etter løsninger hvor trafikken ikke føres gjennom boligkatene/skoleveg. Også forholdet til jordvern må belyses. Alternativ 7 - Sørli: Andre forhold ved Sørli er gunstige med lite konfliktpotensiale. Men det vurderte anlegget er plassert på tømmerterminalens arealer, en åpenbar arealkonflikt som knapt er	Tas til orientering. Tas til orientering. Informasjon om de enkelte alternativ vil være nyttige innspill i det i videre arbeidet. Alternativet er vurdert som mindre egnet pga dens lange avstand til Hamar stasjon og at den ligger på «feil» side av Hamar (dvs. ikke ved pendelende), så

kommentert. I de forløpige vurderingene av driftsbane på Sørli, er et eventuelt anlegg plassert noe lengre sør mellom eksisterende og ny bane og her ser det ut til at det er arealer nok til å romme begge anlegg.

For lokaliseringer langs Rørosbanen kan det generelt sies at de gir konsekvenser for sporsituasjonen på og i tilknytning til Hamar stasjon, spesielt med tanke på alternativ stasjonsplassering for Hamar Vest og Hamar Midt, da togene må kjøres til stasjonen og vendes der.

Konklusjon:

Det forutsettes at videre planlegging av hensettingsarealer for tog skjer etter plan- og bygningslovens bestemmelser der kommunen er planmyndighet. Dette innebærer bl.a. en konsekvensutredning av relevante tema for utvalgte tomtealternativer og nødvendig involvering av ulike parter, deriblant grunneierne.

Hensettingsarealene må ses i sammenheng med kommunedelplanen for dobbeltspor på strekningen Sørli Brumunddal og med etableringen av omformerstasjon og driftsbane.

det er ikke sett nærmere på om en eventuell løsning for hensetting vil være i konflikt med tømmerterminalen.

Tas til orientering.

I samsvar med JBV's planer for videre prosess. Viser til Tema 1 – Prosess og kapittel 5.

Videre planlegging vil ses i sammenheng med dobbeltsporplanleggingen på strekningen. Det pågår en egen utredning om fremtidig driftsfunksjoner hvor anbefaling vil foreligge første kvartal 2016.

3.2 Korridor 1 – Lillestrøm/Dal/Eidsvoll

Aktør	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Skedsmo kommune <i>Rådmannens forslag til vedtak</i> «Skedsmo kommune vil med henvisning til nylig vedtatt Kommuneplan 2015-2026 og vurderingen i saksframlegget gå sterkt i mot etablering av hensettingsplasser for tog i Rishagen.» <i>Vurdering</i> Leirelvområdet i Skedsmo, som Rishagen er en del av, er en elveslette med et stort og sammenhengende natur- og kulturlandskap av nasjonal verdi. Det inngår i et større landskapsrom mellom Lillestrøm/Nitelve i sør, Riis/Kjus i vest og fortsetter inn i Fet kommune mot øst. Det vurderte hensettingsområdet i Rishagen er i planID 268 «Reguleringsplan Gardermobanen Åråsen – Leirsund, alternativ 2, omlagt Rolf Olsens vei», vedtatt 22.6.94, regulert til landbruksområde. Hensikten med utarbeidelse av reguleringsplanen var fremføring av Gardermobanen og tilrettelegging av infrastruktur for jernbane og tilstøtende landbruks- og naturområder, slik at disse i fremtiden skulle fungere sammen. Under planarbeidet ble det vurdert om Leirelvområdet skulle vernes etter lov om naturvern, men Miljøverdepartementet oppfordret i 1995 i stedet Skedsmo og Fet kommune om å sikre Leirelvområdet i kommunale arealplaner. Skedsmo kommune har gjennom sin arealdisponering i kommuneplanen fulgt opp statlig planretningslinje om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging med å legge til rette for at flest mulig av nåværende og framtidige innbyggere kan få et tilbud om kollektivtransport med tog, og derigjennom redusere behovet for personbiltrafikk. Tiltakene som skisseres i Jernbaneverkets utredning derimot, bryter så mye med øvrig nasjonal-, regional- og	Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering.

kommunal arealpolitikk for forvaltning av verdifulle landbruks- og naturområder at den viste løsningen vanskelig kan aksepteres.

- Konklusjon

En sammenlikning av de seks stedenes landskapsmessige karakter og verdi som natur- og landbruksområder, vil etter rådmannens vurdering avgjort tale i mot valg av Rishagen som lokalitet for Jernbaneverkets hensettingsplasser. Avgjørende vekt bør etter rådmannens syn legges på dette områdets landbruks-, natur- og landskapskvaliteter og dets rolle som element i kommunens helhetlige utviklingspolitikk for Lillestrøm by.

Eidsvoll kommune

Ikke behandlet

Ullensaker kommune

Vedtak i Hovedutvalg for overordnet planlegging

Ullensaker kommune er positiv til etablering av et hensettingsanlegg for tog ved Østengskogen nord for Hauer seter.

De utredninger og prosesser som hittil er utført er imidlertid svært mangelfulle. Kommunen tar derfor forbehold om at det kan fremkomme problemstillinger i forbindelse med kommende utredningsarbeid som gjør at lokaliseringen ved Hauer seter må revurderes. Det vises spesielt til følgende forhold:

- En eventuell etablering må ses i sammenheng med behovet for dobbeltspor på Hovedbanen, og nødvendige avbøtende tiltak, herunder støy og barrierevirkning gjennom Jessheim.
- En eventuell etablering i området må ses i sammenheng med, og ikke være til hinder for, utvikling av en framtidig godsterminal i Hauer seterområdet.
- Det forutsettes at etableringen heller ikke er til hinder for den nye skytebanen som planlegges øst for skinnesmia.
- Viltovergang over E6 noe lenger sør må ivaretas ved etablering av nye togspor. I tillegg må det i nødvendig grad tas hensyn til friluftsinnteressene i området. Grunnvannsreservoaret, vannkvalitet og grunnvannstand, må ikke forringes.

Det er nødvendig med gode prosesser herunder god dialog med kommunen dersom arbeidet skal videreføres. I de videre prosessene må det også legges vesentlig vekt på medvirkning fra grunneiere, naboer og andre berørte. Ullensaker kommune inviterer med dette til samarbeid.

Vurderinger/drøftinger

Alternativet ved Asper ble foreslått som område på grunn av egnet lokalisering mellom Hovedbanen og Gardermobanen. Det aktuelle området er i dag stort sett landbruksareal, men det er også noe bebyggelse her. Det fremkommer av rapporten at området er mindre egnet bl.a. pga. høye investeringskostnader og ikke-prissatte konsekvenser (grunnforhold, kulturminner, biologisk mangfold og konsekvenser for landskapsbildet). Området er derfor ikke tatt med videre, dvs. det er ikke utarbeidet forslag til sporplan for området.

Alternativet ved Østengskogen, beliggende langs Hovedbanen og E6 nord for Hauer seter, er et flatt, skogbevokst område på sandgrunn. Området ligger nord for Jernbaneverkets anlegg/eiendom skinnesmia. Forslaget berører flere grunneiere både private og offentlige (herunder Statskog og Ullensaker kommune).

Ullensaker kommune har meldt inn at et eventuelt

Innspill tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Innspillene under tas med i videre prosess.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Viser til Tema 1 – Prosess og kapittel 6.

Asper er blant de alternativene som er vurdert som mindre egnet i de foreløpige vurderingene, det er ikke tatt ut.

Tas til orientering.

Tas til orientering. I samsvar med Jernbaneverkets

hensettingsanlegg her ikke må være til hinder for etablering av ny skytebane som planlegges øst for skinnesmia, som erstatning for Teigen skytebane på Jessheim.

Det fremkommer av forslaget til kommuneplan som har vært på høring, og utredninger knyttet til framtidige godsterminaler i østlandsområdet, at området Hauer seter- Barntjernmoen- Gardermoen næringspark er en aktuell lokalisering for en ny godsterminal, jf. vedlagte rapport. Etablering av et hensettingsanlegg for tog må ses i sammenheng og ikke være i konflikt med dette. Dersom hensettingsanlegget plasseres så langt nord som foreslått bør det være mulig å etablere en godsterminal også.

Det gjøres oppmerksom på at lokaliseringen av hensettingsanlegget er over et viktig grunnvannsreservoar, dette må det tas hensyn til ved regulering og utbygging av området.

Rådmannen ser ellers få konflikter med etableringen. Dette er et støyuutsatt område i dag med E6 og jernbane, og området er lite brukt som friluftsområde nettopp av den grunn.

vurderinger.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

3.3 Korridor 1 – Kongsvinger

Aktør	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Kongsvinger kommune Vedtak i formannskapet: «Kongsvinger kommune støtter de vurderingene som Jernbaneverket har gjort knyttet til Hernesmoen, Roverud og Kongsvinger stasjon, og at de områdene ikke er egnet for etablering av hensettingsanlegg. Kongsvinger kommune vil ikke godta en hensettingsplass på Norsenga fordi dette området på sikt må sees på som et byutviklingsområde. Kongsvinger kommune anbefaler Granli som 1. prioritet dersom dette lar seg kombinere med de private planer som er for utvikling av en fremtidig logistikkterminal i området Kongsvinger kommune anbefaler at man går inn i en prosess med de private aktørene som planlegger logistikkterminal for å se om det kan ligge noen synergier mellom disse prosjektene. Kongsvinger kommune ser på Vingersjøen som et godt alternativ 2 dersom alternativ 1 ikke fører frem. Skulle dette alternativet bli reelt forutsettes det at ny tilførselsveg legges under dagens jernbane og ikke over eksisterende gårdstun. Hensynet til hytter og ovenforliggende boliger må også ivaretas mht støv. Kongsvinger kommune understreker at det er viktig at etablering av hensettingsplasser langs Kongsvingerbanen ikke forringer strekningskapasiteten fra Kongsvinger og vestover mot Lillestrøm. Kongsvingerbanen er i dag nær sprengt av gods- og persontransport, og det er viktig at reisetiden fremover reduseres og ikke økes.» Vurdering: Vingersjøen kan være et aktuelt område i tråd med de vurderinger	Tas til orientering. I samsvar med Jernbaneverkets foreløpige vurderinger. Innspill tas med i videre prosess. Innspill tas med i videre prosess. Innspill tas med i videre prosess. Jernbaneverket deler denne vurderingen. Se kommentarer under Vedtak over.

som Jernbaneverket har gjort. Aberet med dette alternativet er at det er få utvidelsesmuligheter. Rådmannen vil understreke at en etablering av hensettingsanlegg i dette område må forutsette at ny tilførselsveg legges under dagens jernbane og ikke over eksisterende gårdstun. Hensynet til hytter og ovenforliggende boliger må også ivaretas mht støy.

Etter rådmannens syn er Granli det mest interessante området å vurdere videre. Arealet er stort med utvidelsesmuligheter og det er allerede etablert sporveksler inn til området. Som Jernbaneverket forhåpentligvis er kjent med er det her private aktører som jobber med planer om utvikling av en logistikkterminal på rundt 500 mål i samme område. En reguleringsplan er under utarbeidelse. Administrasjonen i kommunen har diskutert hensettingsrapporten med disse aktørene og de ser også dette som en interessant lokalisering. Rådmannen anbefaler derfor at man bør gå inn i en prosess hvor man ser på muligheten for en kobling mellom disse to prosjektene. Her har vi grunneiere som i utgangspunktet er positive og utviklingsrettede, noe som vil kunne muliggjøre en etablering av hensettingsplasser innen 2020.

Sør-Odal kommune

Sør-Odal kommune har i brev 20.08.2015 gitt bl.a. slik vurdering: «Rådmannen i Sør-Odal samtykker i at arealet som er vurdert egner seg lite på grunn av hensynet til tap av dyrka jord og andre togtekniske forhold, men vil poengtere at grunnforholdene her ikke er å kategorisere som «dårlige», slik det går frem i rapporten.

Rådmannen i Sør-Odal kommune mener videre at det regulerte Hernesmoen næringsområde eller myrarealet sørvest i tilknytning til Hernesmoen næringsområde burde ha blitt vurdert fremfor de dyrkede arealene vest for området, og at det dermed ikke er gjort en reell vurdering av Hernesmoens potensiale til formålet. I fremtidige utredninger til andre formål ber rådmannen om at Jernbaneverket vurderer arealet i tilknytning til næringsområdet fremfor den dyrkede jorda lenger vest.»

Tas til orientering.

Tas til orientering.

4.0 Korridor 2 – Felles

Aktør

Uttalelse

Akershus fylkeskommune

Østfold fylkeskommune

Fylkesutvalgets vedtak 17.09.2015:

«Østfold fylkeskommune ser det er behov for å utvide hensettingskapasiteten langs østre og vestre linje av Østfoldbanen, og mener dette er en viktig forutsetning for den planlagte tilbudsforbedringen på Østlandet.

Underlaget som nå er sendt på høring muliggjør ikke en konkret beslutning i forhold til hvilken lokalisering som bør prioriteres, og hvilke alternativer som bør konsekvensutredes videre.

Følgende forhold må tas inn i vurderingene før det kan tas en beslutning om hvilke alternativer som bør konsekvensutredes:

Jernbaneverkets kommentar

Se 2.0 Kommentarer som gjelder flere korridorer/ hele utredningen.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Innspillene tas med i videre prosess.

- Det må skilles mellom de ulike ikke-prissatte konsekvenser når alternativene sammenstilles
- Vurderinger i forhold til byutvikling/tettstedsutvikling og knutepunktsutvikling må fremkomme i analysene
- Lokaliseringens innvirkning på fremtidig togtilbud, og om alternativet bidrar til et fremtidig kollektivtilbud som er konkurransedyktig i forhold til bil, må komme frem i analysene
- Kostnader til tomtogkjøring må beregnes i forhold til ønsket fremtidig togtilbud og muligheter for å skyve pendlene sørover. Kostnadene må veies opp mot gevinsten det fremtidige togtilbudet gir.
- Redegjørelse av hvilken betydning lokaliseringen av hensettingsanlegg får for det fremtidige togtilbudet på de ulike delstrekningene, og hvilke muligheter de ulike løsningene gir for en bedre kobling mellom østre og vestre linje samt avvikling av godstransport.

Følgende prinsipper bør ligge til grunn for det videre arbeidet:

- Jernbaneløst må lytte til regionale og lokale myndigheters råd/anbefalinger og gjennomføre nødvendige avklaringsmøter med ØFK og kommunene om videre prosess og valg av alternativ, eventuell justering av disse, før de formelle planprosessene starter opp.
- Østfold fylkeskommune fraråder en videre vurdering av arealer som griper inn i nasjonalt eller regionalt verdifulle kulturmiljøer eller landskap, samt områder med stor tetthet av automatisk fredete kulturminner.
- Alternativene bør tilpasses/justeres for å unngå at unødvendig store arealer dyrket mark beslaglegges.
- Lokalisering av hensettingsanlegg i Mosseregionen bør vurderes videre i Råde. En slik lokalisering er gunstig ut i fra fremtidig forbedret togtilbud til en stasjon som fungerer som pendlerstasjon for innbyggere også i Fredrikstad og Sarpsborg. Forbedret rutetilbud sørover fra Moss bidrar også til bedre kollektivdekning både i retning nytt sykehus på Kalnes og Moss lufthavn Rygge.
- Hensettingsanlegg i nedre Glomma bør lokaliseres på Kampenes i Sarpsborg
- Løst østre linje bør det vurderes alternativ nærmere eller i Rakkestad. Lokalisering må vurderes opp mot ønsket utvikling både for lokal togtransport og godstransport, og det bør vurderes mulig sambruk med Sarpsborg.»

Vurderinger

Østfold fylkeskommune (ØFK) bemerker at det har vært knapp tid til politisk behandling i kommunene.

Savner vurderinger rundt hvordan dette kan bidra til utvikling av effektive knutepunkt i stedet for å konkurrere om arealer som jernbanen er avhengig av for utvikling av kundegrunnlag.

Det etterlyses større vekt på gevinsten med å etablere større samlede anlegg.

Fylkesrådmannen er kritisk til at rapporten ble sendt på høring med frister som har umuliggjort god lokal og regionalpolitisk forankring. Det er utfordrende for kommunene å rekke politisk behandling før det gis innspill til regionalt nivå.

Ikke-prissatte konsekvenser er slått sammen på en slik måte at det ikke er mulig å gå tilbake og se hvilket hensyn som har vært utslagsgivende. Materialet er derfor ikke etterprøvbart, og det ene alternativet kan ikke settes opp mot et annet.

I samsvar med Jernbaneløstets planer for videre prosess. Viser til Tema 1 – Prosess og kapittel 5.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess. Utredningen vurderer ikke endringer i forutsetningene når det gjelder togtilbud, se også Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud.

Innspill tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Tema by/tettstedsutvikling er et av kriteriene på overordnet nivå som er vurdert i forbindelse med analyse av ikke-prissatte konsekvenser.

Tas til orientering. Er med blant evalueringskriteriene.

Tas til orientering. Viser til Tema 1 – Prosess.

Tas til orientering. Se Tema 2 - Metode.

Kombinert med at vurderingene rundt byutvikling/tettstedsutvikling savnes og at kostnadene til tomtogkjøring ikke relaterer seg til ønsket fremtidig togtilbud, kan ikke fylkesrådmannen se at underlaget som er sendt på høring er godt nok for en beslutning.

Forholdet til støy må være tema for KU i det videre arbeidet.

NSB har spilt inn (28.08.2015) at innendørs hensetting bør benyttes, og fylkesrådmannen ber JBV vurdere dette som avbøtende tiltak også mot støy i den videre prosessen.

Av hensyn til kulturminneinteressene ber fylkesrådmannen om at det videre i planprosessen gjøres en grundig vurdering av hvordan kulturminnene kan tas hensyn til på en best mulig måte.

Fraråder en videre vurdering av arealer som griper inn i nasjonalt eller regionalt verdifulle kulturmiljøer eller landskap. Vil være grunnlag for innsigelse.

Fylkesrådmannen ber JBV gjennomføre nødvendige avklaringsmøter med kommunene om videre prosess og valg av alternativ før de formelle planprosessene starter opp.

Mysen – Rakkestad

- Utdyping av kulturminne-/kulturmiljøinteresser

Alternativ 1 – Folkenborg og alternativ 2 – Duserud nord

Alternativene ligger i et område med en stor tetthet av automatisk fredete kulturminner, primært i form av gravminner og gravfelt som fortrinnsvis ligger på de høyere partiene i terrenget. Slik hensettingsplassene er tegnet vil de bryte opp kulturlandskapet på stedet.

Alternativ 1 og 2 kan komme i direkte konflikt med gravminnet ID 22552. Alternativ 2 kommer i direkte konflikt med gravfeltene (ID 52147, ID 52560), som består av i alt 7 enkeltgraver, samt gravminne (ID 32786). Alternativ 2 ligger i et område hvor det finnes opplysninger om over 50 overløyde gravhauger (ID 71060). Begravelsene knyttet til disse kan fortsatt være intakte. Alternativene 1 og 2 vurderes av Fylkeskonservatoren til å være lite egnet til hensettingsplasser ut i fra forholdet til kjente automatisk fredete kulturminner.

- Ev allerede utsjaltede alternativ

I møte med JBV 09.09.2014 oppfordret ØFK JBV om å se på flere alternativer også nærmere Rakkestad, for å kunne vurdere fremtidig mulighet for å flytte pendelen lengre sørover. Forholdet til godstransport på linjen ble også pekt på som argument for å vurdere dette.

Bør vurdere sambruk med Sarpsborg.

Moss – Råde

- Utdyping av kulturminne-/kulturmiljøinteresser

Alternativ 2 – Værle

Foreslått hensettingsplass ligger ved gården Feste, hvor det ligger et fredet kulturminne under vann, og i østkanten av funnstedet Kleberget hvor det er gjort funn av betalingsgull datert til før 1537. Hensettingsplassen ønskes etablert ved hjelp av utfylling av masser i

Fremtidig togtilbud vil avhenge av flere faktorer der den viktigste er markedsetterspørrel. Dernest vil infrastruktur og materiell være en faktor til hva som kan tilbys på jernbanenettet. Se Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud.

Støy vil være blant temaene som vurderes i det videre planarbeidet.

Tas til orientering. Støy og evt. avbøtende tiltak vil vurderes i det videre planarbeidet.

Kulturminner og andre verneinteresser vil være blant temaene som vurderes nærmere i det videre planarbeidet.

Tas til orientering.

Er i samsvar med Jernbaneløpplanens planer for videre prosess og involvering. Se kapittel 5.

Informasjon/faktaopplysninger vedrørende de enkelte alternativer nedenfor tas til orientering og vil være nyttige innspill i det videre arbeidet.

Innspill tas med i videre prosess.

Informasjon/faktaopplysninger vedrørende de enkelte alternativer nedenfor tas til orientering og vil være nyttige innspill i det videre arbeidet.

sjøen. Kulturminner under vann er Norsk Maritimt Museums (NMM) ansvarsområde. Slike forslag må sendes på høring til NMM.

Alternativ 3 – Dilling

Foreslått hensetningsplass ligger innenfor Værne Kloster landskapsvernområde, samt i et område som vil omfattes av Riksantikvarens nye register Kulturhistoriske landskap av nasjonal verdi. Østfold er det fylket i landet som har hatt flest herregårder. Landskapet rundt Værne Kloster er fylkets fremste eksempel på et mangfoldig og godt bevart herregårdslandskap. En utbygging her vil være i stor strid med nasjonale kulturlandskapsinteresser. Alternativet ligger i et nærområde hvor det fra før er kjent en rekke automatisk fredete kulturminner.

Alternativ 4 – Såstadskogen

Forslaget ligger innenfor et område som omfattes av Riksantikvarens nye register Kulturhistoriske landskap av nasjonal verdi. Utbygging her vil berøre nasjonale kulturlandskapsinteresser. Området er også angitt som regionalt verdifullt kulturmiljø i fylkesplanen. Det inngår i kulturmiljøet som er dannet omkring Raet, Værne Kloster og området rundt Rygge middelalderkirke. Slik hensetningsplassen er tegnet ut i kap. 5.2 i delrapport 3, synes den å komme i direkte konflikt med gravfeltet Holterskogen (ID 19385) som består av 6 fredete gravminner. Rett nord for hensetningsplassen er det kjent et gravfelt (ID 77593), og en gravhaug (ID 19386). Disse er også fredet. Alternativ 4 vurderes av Fylkeskonservatoren til å være lite egnet til hensetningsplass ut i fra forholdet til kjente automatisk fredete kulturminner.

Alternativ 5 – Gon

Hensetningsplassen, slik den er tegnet ut i kap. 5.3 i delrapport 3, berører ingen kjente fredete kulturminner. I nærområdet til hensetningsplassen er imidlertid tettheten av tidligere kjente fredede kulturminner relativt stor.

Alternativ 6 – Grimstadtoppen

Område med en stor tetthet av tidligere kjente fredete kulturminner. Gravfeltene Løken søndre (ID 19552 og ID 77730) med til sammen 32 gravhauger og en gravrøys (ID 29570) kommer i direkte konflikt med dette alternativet. Det er også gjort funn av slått flint (ID 80610) innenfor området. Alternativ 6 vurderes av Fylkeskonservatoren til å være lite egnet til hensetningsplass ut i fra forholdet til kjente automatisk fredete kulturminner.

Alternativ 7 – Kjellerøddåsen, Alternativ 8 – Tesalajordet (og 9 – Gamle Råde stasjon)

Forslaget ligger innenfor et område som på vedleggskart over regionalt verdifulle kulturmiljøer i fylkesplanen er vist som et landskapsområde som er et viktig for sammenhengen mellom Tomb herregård og Raet ved Råde kirke.

I nærområdet til alternativene 7 og 8 er det fra før registrert en rekke automatisk fredete kulturminner. Særlig stikker alternativet Tesalajordet seg ut i negativ retning som lokasjon for en hensetningsplass. Bosetnings- og aktivitetsområdene (ID 69307, ID 49816 og ID 78388) med funn av flint, og gravfeltene Elvestad (ID 77766 og ID 39595) med i alt 10 gravminner kommer i konflikt med hensettingplassen Tesalajordet.

Alternativ 7 og 8 vurderes av Fylkeskonservatoren til å være lite egnet til hensetningsplass ut i fra forholdet til kjente automatisk fredete kulturminner.

- Fylkesrådmannens vurdering for delstrekningen

Fylkesrådmannen påpeker at det for alt 2 Værle er konflikt med pågående planer for flytting av Moss havn. For alt 5 Gon er det konflikt med knutepunktsutvikling.

Alt. 9 (gamle) Råde stasjon er det mulig konflikt med tettstedsutvikling.

Lokalisering av hensettingsanlegg i Råde kan bidra til forbedret togtilbud til en stasjon som fungerer som pendlerstasjon for innbyggere også i Fredrikstad og Sarpsborg. Forbedret rutetilbud sørover fra Moss bidrar også til bedre kollektivdekning både i retning nytt sykehus på Kalnes og Moss lufthavn Rygge.

Fredrikstad – Sarpsborg

Fylkesrådmannen savner redegjørelse for hva de ulike løsningene betyr for fremtidig togtilbud på delstrekningen helt til Halden, hvilken betydning en lokalisering mellom Rakkestad og Sarpsborg vil kunne ha for fremtidig mulighet for større trafikk via Sarpsborg over østre linje, samt virkning for avvikling av godstransport.

Alternativ 4 – Greåker industri

Forslaget berører et eldre næringsområde med flere lokalt verneverdige industribygninger. Sarpsborg kommune har nylig gjennomført en verneverdivurdering for området Sannesund-Greåker. I denne er særlig noen av de store teglbygningene trukket fram som identitetsbærere som bør tas vare på ved utvikling i området. En hensettingsplass vil være uheldig i et slikt sentralt område som trenger vitalisering og transformasjon.

Alternativ 5 – Flislageret

Foreslått hensettingsplass ligger nær Sarpsborg stasjon og Sarpebrua. Det er knyttet store utfordringer til bygging av ny jernbane- og veibru over Sarpsfossen. Gjennom arbeidet med konsekvensutredningen for ny veibru over Sarpsfossen har Riksantikvaren og Fylkeskonservatoren satt strenge krav til samtidig planlegging for å minske inngrepene i et sårbart kulturmiljø. Ny bru vil berøre nasjonale kulturminner på begge sider av elva, slik som bl.a. undergrunnen etter Sarpsborg middelalderby, arbeiderboligen Tarris og Hafslund hovedgård. Å legge en hensettingsplass nær inntil brua, vil sannsynligvis komplisere situasjonen ytterligere.

Alternativ 6, 7 og 8

Disse alternativene ligger på østsiden av Glomma. Det er viktig at en utbygging her ikke kompliserer situasjonen omkring kryssingen av Glomma, hvor både Fylkeskonservatoren og Riksantikvaren legger vekt på at samlet inngrepsbredde for jernbane og vei må være så smal som mulig. Område 8 ligger ved Oldtidsruta og i kulturlandskapet nær Norges største helleristningsskip Bjørnstadskipet. Området inngår i et regionalt viktig kulturmiljø. Skjebergsetta er et nasjonalt viktig kulturmiljø med landets største konsentrasjon av helleristninger. Område 8 ligger lengst nord i dette store helleristningslandskapet.

- Fylkesrådmannens vurderinger for delstrekningen

Til alt. 3 Valle vil fylkesrådmannen tilføre at området er avsatt til fremtidig tettbebyggelse i Fylkesplanen og markert ut som regionalt næringsområde til næringsvirksomhet som transporterer gods på bane.

Tas til orientering.

Se Tema 3 – Forutsetninger/Togtilbud.

Togtilbudet som er lagt til grunn for behov og lokalisering er beskrevet under Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud. Det er ikke direkte sammenheng mellom hensettingsanleggets lokalisering og togtilbudet, selv om det er mest optimalt å ha hensettingsanlegget *etter* siste stopp på en pendel. Pendelstrukturen vil kunne endre seg over tid basert på markedsetterspørsel og kapasitet på linja.

Informasjon/faktaopplysninger vedrørende de enkelte alternativer nedenfor tas til orientering og vil være nyttige innspill i det videre arbeidet.

Tas til orientering.

Fylkesrådmannen støtter kommunenes vurderinger med lokalisering i bakkant av Sarpsborg som muliggjør en flytting av pendelen sørover. Sarpsborg kommunes vurdering av alt 8 Klavestad underbygges også av at det er regionale interesser knyttet til dette alternativet.

Fylkesrådmannen ber om at det i det videre arbeidet også vurderes i hvilken grad nytt hensettingsanlegg knyttet til østre linje kan bidra til en bedre utnyttelse av østre linje over tid, samt hva en slik lokalisering kan bety for godstransport.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen i Østfold

Vi leser at det har vært avholdt møte med kommunene og med fylkeskommunen om utredningen, uten at Fylkesmannen har vært orientert eller innkalt.

Utvelgelsesprosessen

Fylkesmannen er satt til å ivareta nasjonale og regionale hensyn innen miljø, landbruk og samfunnssikkerhet og veilede kommunene innen disse fagområdene. Vi mener derfor det er naturlig og nødvendig at Fylkesmennene involveres i utvelgelsesprosessen på et tidlig stadium og før alternative arealer velges bort.

Vi anbefaler at Jernbaneverket (JBV) legger plan- og bygningslovens medvirkningsprinsipper og forskrift om konsekvensutredninger til grunn for videre arbeid slik at bl.a. grunneiere, Statens vegvesen, NVE og Fylkesmennene også får mulighet til å gi innspill.

Ikke-prissatte konsekvenser og utsiling

Når det gjelder kunnskapsgrunnlaget for vurderingen av ikke prissatte konsekvenser framgår det ikke hva slags metodikk og vurderingskriterier som er brukt. Prosessen er derfor lite etterprøvbart.

Med bakgrunn i overnevnte mangler ved utredningen, er den ikke egnet til å vurdere alternativene og derfor heller ikke til å si ut arealer. Det kan hende at flere aktuelle områder ikke er vurdert og at egnede arealer for hensetting har blitt silt vekk på sviktende grunnlag i rapporten.

Anleggskostnader

Det kan synes som om høyere anleggskostnader er grunn til at flere arealer med mindre arealkonflikter har blitt silt bort. Vår vurdering er at det er viktig at anleggskostnadene sees i et langt (100-års) perspektiv og at verdien av dyrka mark sees i et enda lenger perspektiv. Dersom dette gjøres bør de fleste alternativ som ikke berører dyrka mark foretrekkes selv om anleggskostnadene er høyere sett i et kort perspektiv. Med dette som bakgrunn bør alternativ som er silt bort hentes fram og vurderes på nytt.

Jordvern

Matjord er en ikke-fornybar ressurs og det er viktig å sikre jordressursene for framtidige generasjoner. Når JBV foreslår omdisponeringen av dyrka og dyrkbar jord i Østfold er det den beste av den beste jorda, med de beste klimatiske forholdene, som foreslås bygget ned. Kommunal- og moderniseringsministeren presiserer at jordvernet ikke er svekket som følge av endringer i arealpolitikken.

Tas til orientering.

Denne problemstillingen er viktig men vil ikke bli vurdert nærmere gjennom planlegging av de konkrete hensettingsprosjektene.

Se 2.0 Kommentarer som gjelder flere korridorer/hele utredningen.

Tas til orientering. Viser til Tema 1 – Prosess.

Tas til orientering. Viser til Tema 1 – Prosess.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Viser til Tema 1 – Prosess og kapittel 6.

Metodikken er vist i innledningsvis til delrapport 3. Viser til Tema 2 – Metode.

Tas til orientering. Det kan bli aktuelt å vurdere flere alternativer utover de som er vurdert i utredningen med bakgrunn i nye opplysninger og innspill fra berørte kommuner, fylkeskommuner og Fylkesmenn.

Det er gjennomført overordnede analyser og kvalitativ vurdering basert på 4 hovedkriterier angitt i delrapport 3. Det er svært få arealer der vi unngår dyrka mark i sin helhet, de er ikke silt bort pga. anleggskostnader som eneste kriterie.

Tas til orientering.

«Utnulling» av jordvernet

I møtet 27.8.15 kom det fram at jordvernet for enkelte alternativ har blitt «nullet ut» av hensynet til god tettstedsutvikling. Dersom alternativet ikke «ødelas» for god tettstedsutvikling fikk det «pluss» for dette, noe som nullet ut «minus» for nedbygging av dyrka jord. Vi mener dette er en misforstått forståelse og bruk av Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. I Østfold praktiseres strenge jordvernhensyn i samsvar med fylkesplanen og Kgl. resolusjon til denne. Områder rundt tettstedene vurderes nøye, og fortetting og transformasjon skal gå foran bruk av nye arealer.

Nedbygging av nye arealer dyrka mark skal i prinsippet unngås (jf også *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*). Å nulle ut jordvernet gir ingen mening i denne sammenheng. Vi har påpekt at hensynet til jordvern er lite vektlagt i hele Intercity-prosessen, og vi har tidligere (2.2.2012) hatt innsigelse til driftsbanegård på dyrka mark i Rygge kommune. For Fylkesmannen i Østfold er det et viktig tema å begrense omdisponering av dyrka mark og i alle sammenhenger finne fram til løsninger som gir minst mulig tap av dyrka mark.

Alternative plasseringer i Østfold

I det videre arbeidet er det viktig at JBV tar hensyn til kommunenes innspill og til regionale og nasjonale interesser knyttet til ikke-prissatte konsekvenser. Vi fraråder å jobbe videre med alternative plasseringer som berører regionale og nasjonale jordvern- og kulturlandskapsinteresser.

Mysen

Siden alle alternativene synes å berøre dyrka mark, er vi opptatt av at JBV i det videre arbeidet søker å finne alternativ som i minst mulig grad bygger ned dyrka mark.

Moss

Her er alternativ 1 (Kleberget) silt bort. Dette alternativet kommer ikke i konflikt med de ikke prissatte konsekvensene som berøres i de andre alternativene; jordressurser, folkehelse/friluftsliv, kulturlandskap og kulturminner og bør være med videre.

Alternative hensettingsspor på dyrka mark i Moss/Rygge/Råde ligger på Raet som strekker seg gjennom fylket. Her ligger den mest verdifulle jorda for grønnsaksproduksjon og arealene har tilgang på vanning fra Vansjø. Dette er en spesielt knapp og verdifull ressurs som må gis et ekstra vern mot nedbygging. I tillegg kommer de særlige kvalitetene i kulturlandskapet i Rygge (3 Dilling) og ulempene for kulturlandskap og boligområde på Halmstad (5 Gon). For alternativ 4 (Såstadskogen) vil kulturlandskapet og den viktige skogen på raet bli berørt.

Sarpsborg/Fredrikstad

Her er et alternativ 7 (Kroken) vurdert relativt likt som alternativ 6 men silt bort med bakgrunn i høyere anleggskostnader. Vi mener alternativ 7 bør være med i den videre planbehandlingen. Sarpsborg kommune peker på at et alternativ på Kampenes/Bredmyra er best egnet og dette alternativet bør utredes i det videre arbeidet.

Det er gjort en overordnet konsekvensvurdering basert på alle de 4 kriteriene. Det stemmer ikke at vi har sett bort fra eksempelvis jordvern og at dette i realiteten er «nullet» ut.

Tas til orientering.

I samsvar med Jernbaneløpplanens planer for videre prosess.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Se også merknad til Østfold fylkeskommune over.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

4.1 Korridor 2 – Ski

Aktør	
Uttalelse	Jernbanelikens kommentar
Ås kommune <i>Kommunestyrets vedtak 02.09.2015</i> 1 - Ås kommune er kritisk til Jernbanelikens høringsprosess med utsendelse av dokumenter i ferien og med krav om raskt svar etter ferien. Ås kommune er også kritisk til at Jernbaneliket ikke har lagt større vekt på å unngå kulturlandskap og dyrket eller dyrkbar mark. 2 - For planlegging av hensettingsanlegg mener Ås kommune at følgende må legges til grunn: A - Follobanen må sees i et lengre perspektiv, hvor denne på sikt forlenges videre sørover. B - Anlegget må ikke legges på dyrket eller dyrkbar jord. C - Lokaliseringen må hensynta behovet for hyppigere togavganger fra Ås, som i tillegg gir direkte forbindelse til stasjonene på den gamle linja mellom Ski og Oslo. 3 Når det gjelder utredningen vil Ås kommune vektlegge følgende: A - Jernbanelikens Utredning Hensetting Østlandet —delrapport 3, vedlegg 2.1:Analyse arealer Ski, tas til orientering. B - Ås kommune noterer at de fleste foreslåtte alternativer i Ås ikke har tilstrekkelig areal for hensettinganleggets behov, og at alternativene gjennomgående krever dyrket eller dyrkbar jord. Ås kommune ønsker av jordvern hensyn at Jernbaneliket finner en annen løsning for hensettingsanlegg i dialog med de berørte kommunene. <i>Overordnet vurdering:</i> I denne vurderingen er det kun de alternativene som ligger helt eller delvis innenfor Ås kommunes areal som betraktes. Det vil si at alternativene 2, 9 og 10 holdes utenfor. Se for øvrig vedlegg 1 for en mer detaljert beskrivelse av alternativene. <u>De enkelte forslagene</u> <i>Alternativ 1 —Finstad Sør</i> Mesteparten av alternativet ligger i Ski kommune men et lite areal (grov beregnet til 10 daa) ligger på gnr/bnr 65/1 i Ås. Dette området ligger i Kjølstadskogen, like vest for jernbanetunnelen, og består kun av skog med lav bonitet. Nærmest bebyggelse i Ås er Kjølstadhøgda som ligger ca. 400 m unna. Ellers er det ikke registrert naturverdier eller turveier, men området ligger i et kulturlandskap med arkeologiske funn eller potensial for funn. I følge riksantikvaren er det gjort løsfunn med uavklart vernestatus. <i>Rådmannens vurdering:</i> Under forutsetning av at påvirkningen på kulturlandskap vurderes og arkeologien i området undersøkes, mener rådmannen at alternativet kan vurderes til hensettingsanlegg. I følge Jernbaneliket derimot er arealet på 50 daa (areal på Ski inkludert) for lite til å dekke hele behovet deres og antatte investeringskostnader forventes å være store bl.a. på grunn av behovet for omfattende masseforflytting. <i>Alternativ 3 —Kjølstadskogen</i> Alternativet starter ved E18 (like nord for Øvre Holstad) og strekker seg langs vestre siden av jernbanen innover Kjølstadskogen. Cirka en fjerdedel av arealet er fulldyrka jord og det øvrige arealet er skog	Tas til orientering. Se kapittel 5. Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering. I videre prosess kan det også bli aktuelt å se på flere alternativ. Tas til orientering. Tas til orientering. Innspill tas med i videre prosess. Tas til orientering.

med høy bonitet på dyrkbar jord. E18-utbyggingen vil legge beslag på deler av dyrket mark, dermed kan sørvestenden av alternativet komme i konflikt med traseen til ny E18. Skogen brukes som turområde, men avstanden til bebyggelse betyr at det er mindre brukt enn området lengre nord og Sørliåsen. I skogen er det registrert automatisk fredet kulturminner, bl.a. et gravfelt. I tillegg er det gjort registreringer av amfibier i nærheten av alternativet som for øvrig ligger i et kulturlandskap med lokal verdi og med arkeologiske funn eller potensial for funn.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen mener at alternativet kan vurderes til hensettingsanlegg ettersom tap av dyrka jord er mindre enn for andre alternativer samtidig som påvirkning på landskapet kan minimeres. Når det gjelder ulempene for friluftslivet vil den sørlige delen av Kjølstadskogen allerede forringes av E18-utbyggingen. Dermed vil ikke etablering av hensettingsanlegget gjøre situasjonen vesentlig verre. En eventuell utbygging må være tilpasset traseen til ny E18.

Alternativ 4 — Halstad

Alternativet ligger like nord for Kjølstadhøgda mellom jernbanen og FV 152. Hele arealet ligger på fulldyrka jord, ca. en fjerdedel på Ås sin side av kommunegrensen som er et kulturlandskap med lokal verdi. Fuglearten stær (nær truet) er registrert på området. Jernbaneverket mener at for å få plass til sporsløyfa kan det være behov for å forskyve FV 152. Det vil være kostbart med en avgrensning i kulvert, og noe masseforflytninger må påregnes.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen mener at etableringen av hensettingsanlegg på alternativ 4 ikke er forsvarlig og bør avvises. Dette på grunn av forringelse av kulturlandskapet samt tap av dyrka jord. I tillegg vil bebyggelse på Kjølstadhøgda påvirkes negativt av støy både i anleggs- og driftsfasen.

Alternativ 5 — Lefsrud

Alternativet ligger på østre siden av jernbanen med Lefsrud i nord og streker seg sørover inn i Askjumsbogen. Området er stort sett skog med høy bonitet med enkelte områder med middels og lav bonitet. Ved Lefsrud er det et område med full dyrka jord (anslagsvis 20 daa) som vil måtte omdisponeres. Innenfor skogsområdet er det et areal med dyrkbar jord som tilsvarer ca. 80 daa. Det er registrert planteartene rankstarr (sårbar), tuestarr og veikstarr (begge nær truet) i området. Askjumsbogen er et mye brukt turområde og lysløypa ligger delvis innenfor anleggsområdet. Kulturlandskapet rundt Lefsrud har lokal verdi. Det er potensial for at alternativet kan komme i konflikt med høyspentledninger i sør. Det vil være behov for omfattende masseforflytting og skjæringer kan bli opp til 15 m høye. Når det gjelder grunnforhold kan forekomster av tykk havavsetning, torv og myr gjøre utbygging krevende.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen fraråder utbygging av alternativet av hensyn til friluftslivet og dyrka jord. Likevel kan det åpnes for å gå videre med alternativet dersom dette fører til bedre jord- og landskapsvern enn andre alternativer. I så fall bes Jernbaneverket vurdere alternativet i sammenheng med alternativ 7-Slørstad som ligger like vest for jernbanen.

Alternativ 6 — Kjølstadhøgda

Alternativet ligger like vest for Kjølstadhøgda i nord og Felleskjøpet i

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

sør. Cirka en femtedel av arealet er skog, mesteparten med høy bonitet på dyrkbar jord. Ellers består arealet av fulldyrka jord. Innenfor området er det registrert storsalamander (sårbar) og småsalamander (nær truet), hønsehauk og nattergal (begge nær truet), sanglerke (sårbar), åkerrikse (kritisk truet) og klippedue (regionalt utdødd). Det er registrert gravminner og alternativet i tillegg ligger i et kulturlandskap med lokal verdi og med arkeologiske funn eller potensial for funn. Fra Kjølstadhøgda går en turvei gjennom området og inn i Kjølstadskogen som er viktig for friluftslivet. Grunnen i området består hovedsakelig av tykk havavsetning som kan gi vanskelige byggeforhold. Det vil i tillegg være behov for omfattende masseforflytninger. Av samtlige 10 alternativer er Kjølstadhøgda det som individuelt sett har stort nok areal (440 daa) til å imøtekomme Jernbaneverkets behov.

Rådmannens vurdering:

Alternativet vil ha store negative konsekvenser når det gjelder tap av dyrket mark og på landskapet i området ettersom anlegget vil i stor grad ligge i åpent terreng. Rådmannen mener at et såpass omfattende inngrep på området ikke er forsvarlig og bør avvises.

Alternativ 7 — Slørstad

Alternativet ligger like vest for jernbanen mellom Slørstadveien i nord og Åsmåsan i sør. Området ligger i et kulturlandskap med nasjonal verdi. Cirka en tredjedel av alternativet er fulldyrka jord. Skogen i området har hovedsakelig middels til høy bonitet og ligger på dyrkbar jord. Et hensettingsanlegg på arealet som ligger sør for gangbroen over jernbanen til Grønslett ikke er i tråd med BN2 i kommuneplanen (formål kombinert bebyggelse) og heller ikke i tråd med overordnede føringer om utvikling av Ås som regionby. Dette arealet er sentrumsnært og bør heller brukes til bolig og næring. I området er det registrert sommerfuglartene *Coptotriche heinemanni* (sterkt truet) og *Coleophora uliginosella* (sårbar), planteartene hvitpil (sårbar), tuestarr (nær truet), flaggmose (nær truet), ask (nær truet) og rankstarr (sårbar). Den sørlige delen av alternativet ligger innenfor Asmyra som er en lokalt viktig naturtype (kystmyr). To andre lokalt viktige naturtyper er også berørt: Hellerudåsen sør (gårdsdam) og Nord for Asmyra (rik sumpskog). Skogene i området er viktig for friluftslivet særlig for de som bor i Ås sentrum. Ved utvikling av Ås tettsted til regionby vil områdets fremtidig verdi som nærfriområder øke betraktelig. Midt i området er det to høyspentledninger som det kan være nødvendig å flytte. Når det gjelder grunnforhold kan forekomster av tykk havavsetning, torv og myr gjøre utbygging krevende.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen fraråder utbygging av alternativet av hensyn til tettstedsutvikling, natur og friluftsliv. Likevel kan det åpnes for å gå videre med alternativet dersom dette fører til bedre jord- og landskapsvern enn andre alternativer. Dette forutsettes at arealet på alternativet reduseres slik at området BN2 i kommuneplanen tas ut og dyrka jord vernes. Støy fra anlegget vil påvirke omkringliggende boligområder og tiltak for å dempe dette er påkrevd. Dersom utbygging er aktuelt bes Jernbaneverket vurdere alternativet i sammenheng med alternativ 5 - Lefsrud som ligger like øst for jernbanen.

Alternativ 8 — Holstad

Alternativet ligger i sin helhet på fulldyrka jord like nord for Nedre Holstad. I likhet med alternativ 6 vil anlegget ligge i åpent terreng og har negativ påvirkning på et kulturlandskap med lokal verdi og med arkeologiske funn eller potensial for funn. Det er registrert hønsehauk og nattergal (begge nær truet), sanglerke (sårbar),

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

åkerrikse (kritisk truet) og klippedue (regionalt utdødd). I sørvest er det registrert automatisk fredet kulturminner.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen mener at alternativet bør avvises på grunn av forringelsen av landskapsbildet samt tap av dyrka jord.

Konklusjon med begrunnelse:

Det registreres at Jernbaneverket besluttet å utarbeide geografisk sporplan for alternativene 3-Kjølstadskogen og 6-Kjølstadhøgda. Begge ligger i Ås kommune. Jernbaneverket har vurdert at disse alternativene er egnet for etablering av hensettingsanlegg. Rådmannen stiller seg positiv til alternativ 3 Kjølstadskogen ettersom tap av dyrka jord og ulempene for friluftslivet er mindre enn for andre alternativer. Samtidig kan løsningen tilpasses terrenget slik at påvirkningen på landskapsbildet reduseres. Rådmannen regner med at virksomhet på hensettingsanlegg vil generere en del trafikk på vegnettet både i anleggs og driftsfasen. Dermed er det gunstig, i sammenligning med andre alternativer, at alternativ 3 ligger nær E18 slik at mest mulig trafikk legges på hovedveien framfor den lokale veinettet.

Jernbaneverket vurderer at alternativene 5-Lefsrud og 7-Slørstad er mindre egnet for etablering av hensettingsanlegg på grunn av relativt stor avstand til Ski stasjon som medfører store kostnader knyttet til tomtogkjøring. I tillegg er arealet til alternativ 5 relativt lite i forhold til de andre alternativene og det er antatt høye investeringskostnader. I utgangspunkt fraråder rådmannen også utbygging av disse alternativene av hensyn til tettstedsutvikling, dyrka jord, natur og friluftsliv. Likevel kan det åpnes for en ny vurdering av alternativene dersom dette fører til bedre jord- og landskapsvern enn andre alternativer. I så fall bør begge alternativene sees nærmere på som en samlet løsning. Da vil det oppnås et totalt areal som imøtekommer jernbaneverkets behov samtidig som andre arealhensyn, bl.a. sentrumsutbygging, jord og landskapsvern, ivaretas ved å ta visse områder ut av forslagene. Det påpekes at avstanden til Ski stasjon samt kostnader knyttet til tomtogkjøring er sammenlignbare med alternativ 10-Hagelunden (i Ski kommune) som er mindre arealmessig. Og vurderes av Jernbaneverket som egnet for etablering av hensettingsanlegg. Det vil være utfordringer knyttet til byggeforhold på løsmassene på alternativene 5 og 7, men samtlige alternativer har utfordringer, bl.a. i forbindelse med tykk havavsetning.

Ski kommune

Kommunestyrets vedtak 2.9.15 (KST-97/15)

1 – Ski kommune forutsetter at lokalisering av hensettingsspor på Østlandet fortsatt ikke er avklart og at hensettingssporet for Ski stasjon ikke er avgjort.

I det videre arbeidet med utredninger forutsettes det videre at Jernbaneverket gjennomfører dette i en tett og fortløpende dialog med andre offentlige instanser og de aktuelle berørte parter.

2 – Ski kommune ønsker at den videre utredning har som utgangspunkt at minst mulig dyrket eller dyrkbar mark skal bli berørt.

Tilsvarende gjelder en lokalisering som kan ha betydning eller begrenser kommunens behov for fremtidig areal til byutvikling. Dersom det er behov for videre utredning av «Østre linje» forutsettes det at denne utredningen ses i sammenheng og under ett.

Ski kommune forventer at Jernbaneverket bidrar til samhandling mellom berørte aktører, herunder kommunen Ski, Ås og Vestby

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering. Innspill under tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

Endelig avklaring om lokalisering i Ski-området og andre steder vil først foreligge i en vedtatt arealplan.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Se kapittel 6.

Se tidligere kommentar til dette tema.

Tas til orientering.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess. Se kapittel 6.

kommuner.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen er kritisk til tidspunktet for en slik utredning. Denne skulle ha kommet samtidig med – og ikke i kjølvannet av – Follobaneprosjektet.

I tillegg er rådmannen skeptisk til hva dette vil legge beslag på av høyverdige arealer nær Ski sentrum.

Det fremgår av rapporten at Jernbaneløst ønsker å jobbe videre med alternativene 2, 3, 6 og 10. Det er utfordrende å vurdere/sette av betydelige arealer så nær stasjonen som alternativ 2 legger opp til, men potensialet innenfor eksisterende sporområde bør utredes videre. Det vurderes som konfliktfylt å ta i bruk nye arealer som ved alternativ 3, 6 og 10.

En hovedkonflikt vil være hensynet til dyrket og dyrkbar mark. Rådmannen kan ikke se at arealer til hensettingsspor i den skala rapporten omtaler, er et så tungtveiende samfunnsmessig hensyn at jordbruksinteressene må vike uten videre.

Dersom det skal utredes videre på ett av disse arealene, bør det fokuseres på alternativ 10 (Hagelunden). Dette ligger langs mulig ny trasé for Østre linje og vil i så fall bli utredet i den sammenheng, og inngrepene vil om mulig bli samlet i et område.

Det er signalisert at virksomheten omkring hensettingsarealene medfører arbeidsplasser i form av verkstedvirksomhet etc. Det kan også medføre en del støy, og det er i utgangspunktet ikke aktuelt å legge virksomheten nær boliger eller sentrumsformål. Med et betydelig antall arbeidsplasser kan det være aktuelt å utrede et alternativ nær nytt E18-kryss ved Holstad.

I hovedsak mener rådmannen det er viktig å samle inngrepene omkring jernbaneutbygging mest mulig. Dersom omlegging av Østre linje ut fra Ski stasjon er aktuelt innenfor en gitt tidshorisont, bør det utredes hensettingsspor i sammenheng med dette inngrepet.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

4.2 Korridor 2 – Mysen

Aktør

Uttalelse

Askim kommune

For Askim og langs Østre linje i Indre Østfold er det to naturlige hensettingsområder i forbindelse med Ski stasjon og i forbindelse med endestasjonsområdet i Eidsberg kommune, Mysen stasjon. Et hensettingsområde i Indre Østfold kan på sikt utvikle og forbedre togtilbudet langs Østre Linje.

Hvis det velges et alternativ for henstillingsområde for tog på Ski stasjon som påvirker Østre Linjes tilgjengelighet til Follotunnellen, så forutsettes det at påkoblingen sør for Ski stasjon framskyndes. Utover dette har ikke Askim kommune sterke synspunkter på om hensettingsområdet blir i forbindelse med Ski eller Mysen stasjon.

Eidsberg kommune

Rådmannens innstilling

«Eidsberg kommune stiller seg positiv til etablering av hensettingsplasser for tog i kommunen og ønsker Jernbaneløst

Jernbaneløsts kommentar

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas med i videre prosess.

alternativ 4 (Jerud) prioritert i den videre prosessen.»

Rådmannens merknader

De to alternativene som analysen har konkludert med for Eidsberg kommune er; alternativt 1 (Folkenborg) og alternativ 4 (Jerud). Administrasjonen legger til grunn en bærekraftig arealforvaltning som ikke bare innebærer å unngå miljøkonflikter i form av nedbygging eller ødeleggelse av verdier, men også bidra til langsiktige løsninger og verdiskapning når alternativ 4 (Jerud) ønskes prioritert i den videre prosessen. Forankring for dette ønske er forenlig med arealstrategien i vedtatt kommuneplan 2015-2027, men ingen av arealene er lagt inn i planforslaget. Begge alternativer vurderes opp mot hverandre under:

Faktor/kategori	Alt. 1 Folkenborg	Alt 4 Jerud
Naturmiljø	<i>Minus</i> – Hele området er dyrket eller dyrkbar mark og vil bryte opp kulturlandskapet	<i>Pluss</i> – Området består hovedsakelig av skog som er registrert som ikke-dyrkbar mark
Nærmiljø	<i>Minus</i> – Biltransport til og fra anlegget vil foregå på mindre/småle private og kommunale veier. Økt trafikk/belastning/støy = økt konflikt?	<i>Pluss</i> – All biltransport vil skje på egen veg inn til anlegget fra fylkesveg. Veg kan bommes/sikres hvis ønskelig. Mindre antall bebyggelse rundt anlegget = mindre konflikt?
Trafikksikkerhet	<i>Minus</i> – Veien fra anlegget og til Småbrukveien er skoleveg for barn	<i>Pluss</i> – Ingen andre brukere av vegen enn de som skal til/fra anlegget
Arealregnskap	<i>Minus</i> – Reduserer dyrket/dyrkbar mark. Negativt hvis kommunen på et senere tidspunkt ønsker å realisere andre prosjekter/formål som også vil kunne kreve areal som består av dyrket/dyrkbar mark.	<i>Pluss</i> – Området består hovedsakelig av skog som også er en viktig kvalitet, men å redusere behovet for å ta ut dyrket/dyrkbar mark vektes høyere i denne anledning.
Teknisk infrastruktur	<i>0</i> – Det antas at etableringen ikke vil kreve en oppgradering av mobil- og bredbånddekningen for området	<i>Pluss</i> – Det antas at etableringen vil være en vesentlig faktor for å bedre mobil- og bredbånddekningen i et større område rundt anlegget.
Arbeidsplasser	<i>Pluss</i> – uten at noe antall er estimert	<i>Pluss</i> – uten at noe antall er estimert

**Eidsberg stasjon velforening v/Gudrun Vik
(Brev til Eidsberg kommune med kopi til Jernbaneverket)**

Saken er ikke opplyst

Det medfører ikke riktighet at Jernbaneverket (JBV) har konkludert med Folkenborg og Jerud slik det står i saksframlegget dere har

Jernbaneverkets foreløpige vurderinger angir flere alternativ som egnet til hensetting selv om det ble valgt å tegne ut geografiske sporplaner kun for 2 alternativer; Folkenborg og Jerud, i denne fasen.

Tas til orientering.

mottatt fra kommuneadministrasjonen. JBV anbefaler derimot Folkenborg og Duserud Nord, jf. side 26 i JBV's delrapport 3 og side 10 i JBV's vedlegg 2.2. I saksframlegget informeres det heller ikke om de faglige kriteriene som legges til grunn for JBV's anbefalinger. Disse fremgår av tabellen under, jf. JBV's vedlegg 2.2, side 10.

I stedet utarbeider kommuneadministrasjonen egne kriterier, og gir pluss og minus til seks delvis overlappende faktorer. Plussene og minusene bygger ikke på dokumentert kunnskap. JBV har f.eks. ikke uttalt seg om behov for oppgradering av mobil- og bredbåndsdekning. Anleggstrafikken har JBV heller ikke utredet. Derimot fremgår det av saksdokumentene at anleggsarbeidet blir langt mer omfattende på Jerud enn på Folkenborg og Duserud Nord. Likeledes er vurderingen av faktoren Trafikksikkerhet gjort uten noen telling/dokumentasjon om hvor det ferdes mest skolebarn eller kunnskap om hvor anleggstrafikken kommer til å gå. Administrasjonens vurderinger fremstår således som subjektiv synsing og ikke som begrunnet og dokumentert. I saksframlegget gis det således ukorrekt og udokumentert informasjon, og saken kan ikke sies å være forsvarlig utredet, jf. kommuneloven § 23 pkt.2 eller forberedt på forsvarlig måte, jf. kap. 1.4 i kommunens egen håndbok.

Mangelfull tilrettelegging for innsyn

Kommuneadministrasjonen har heller ikke lagt forholdene best mulig til rette for offentlig innsyn slik både kommunelov (§ 4) og kommunens håndbok (kap. 1.4) krever det.

Brev fra Ragnhild Duserud og Hanne Frøyset Herland datert den 21.08.15 er gjort tilgjengelig for allmennheten på kommunens hjemmesider. Det er ikke brevet fra Eidsberg stasjons velforening som kommunen mottok fire dager tidligere. Dette begrunnes med at rådmannen ikke fikk tilsendt brevet direkte. Rådmannen og tidligere saksbehandler Kai Roterud fra Folkenborg mottok brevet i samme epost forsendelse som kommunestyret og utvalgsmedlemmene. Siden det er politikerne som beslutter, gjorde vi det slik. Vi finner ingen regler som sier at det er feil.

Informasjonsplikten brytes

Vi forstår kommunens håndbok (1.4.5) slik at eierne av Jerud gård skulle ha blitt informert om behandlingen av saken siden rådmannens forslag til vedtak går ut på å svare JBV med at kommunen stiller seg positivt til etableringen av hensettingsplasser for tog og ønsker Jerud prioritert i den videre prosessen. De nye eierne, som kjøpte gården rett før nyheten om JBV's høring ble skrevet om i Smaalenene, har heller ikke nå mottatt noen informasjon fra kommunen.

Styret i Eidsberg stasjon velforening finner hverken kommunens saksforberedelse eller saksframlegget tillitsskapende, og vi vil følge den videre politiske behandlingen.

Eidsberg stasjon velforening v/Gudrun Vik #2 (Brev til Jernbaneverket)

Denne høringsuttalelsen er fra Eidsberg stasjon velforening. Med støtte fra nærmest 100 % av bygdas befolkning går vi sterkt imot at det etableres et hensettingsanlegg i bygda, dvs. Jernbaneverkets alternativ 4 kalt «Jerud».

Vi har satt oss godt inn i utredningen med vedlegg som vi finner informative og leservennlige. Vi vil også berømme Jernbaneverket (JBV) for deres hjemmesider hvor mye annen og relevant informasjon er gjort meget lett tilgjengelig.

De fire vurderingskriteriene JBV har lagt til grunn for sine anbefalinger synes fornuftige, men vi stiller oss meget kritisk til

Informasjon/saksopplysninger tas til orientering og er nyttige innspill i videre prosess. Ikke-prissatte konsekvenser vil bli vurdert mer inngående i neste planfase.

kommentarer og scoring på kriteriet 3.

Her tas det ikke med i vurderingen at Jerud-alternativet

- vil ligge nærmest midt i bygda Eidsberg stasjon. Dette er en av kommunens fire grender med rundt 100 boliger. Over halvparten av dem ligger langs med, og på hver side av dagens jernbanespor. Rundt 20 av boligene, samt parken til bygdas barnehage, ligger helt inntil og få meter i fra sporet, og da har vi ikke tatt med ca. 10 boliger som vil bli berørt i sørenden av anlegget.
- tar av fra Eidsberg togstasjon med et nytt avkjøringsspor som skjærer igjennom bygda
- vil endre landskapsbildet negativt for ca. 40 boliger
- forringer levevilkårene for desidert flest mennesker med støy fra både anlegg og trafikk
- reduserer boligverdien for langt flere enn hva de øvrige alternativene vil
- vil sterkt forringe gården Jerud
- vil innebære hogst av skog, noe som påvirker klimaet negativt
- området er ikke undersøkt for arkeologiske kulturminner, og utenfor dyrket mark er det mye er uoppdagede og uregistrerte fornminner

Vi finner JBV's kommentar på alternativ 4 «Jerud» lite dekkende og vi forstår ikke den relativt sett meget høye scoren; ++.

Vi antar imidlertid at de to representantene fra Eidsberg kommune som møtte JBV i september 2014 den gang ønsket å legge hensettingsanlegget til Jerud, og at de derfor «snakket ned» ikke prissatte konsekvenser. Ordføreren, som var en av de to, har ved flere anledninger uttalt at et hensettingsanlegg på Jerud ville kunne fremtvinge et rutetilbud på østre linje fra Mysen og til Sarpsborg. Både Nasjonal Transportplan og JBV's handlingsplan er grundig studert, men vi finner ingen støtte til et slikt standpunkt der. Derimot ser vi at handlingsplanen tar høyde for nødvendige utbedringer for overføring av godstrafikk mellom Ski og Sarpsborg til østre linje. En slik overføring vil også medføre støy, men den har vært ventet av oss som bor langs linjen.

Mer godstrafikk vil også ta sporkapasitet, noe som sammen med tomtogkjøring fra Mysen til Jerud vil legge såpass beslag på linjen at mulighetene for et fremtidig rutetilbud til Sarpsborg snarere forringes ved å legge anlegget til Jerud. Hvis JBV er enig i vår vurdering her, er dette et argument vi tror kan påvirke flere av våre politikere til å gå for JBV's anbefalte forslag. Eidsberg kommunes høringsuttalelse er behandlet i hovedutvalg for teknikk og miljø og i kommunestyret. I saksframlegget anbefalte rådmannen alternativ 4: Jerud, og politikerne kunne lese at JBV anbefalte Folkenborg og Jerud, se vedlagte saksframlegg. Selv om vi i velforeningen tilskrev politikerne og gjorde dem oppmerksom på at dette var feil og at saken ikke var opplyst, var det tydelig på møtene at politikerne ikke hadde kjennskap til JBV's vurderinger, kriterier, score og anbefalinger. Likevel kritiserte de JBV for mangelfull utredning og vedtok å be dere utrede flere alternativer. Det eneste de ytret seg om var at dyrket mark måtte vernes. Ikke et ord om å balansere dette hensynet opp mot å ivareta innbyggernes levevilkår ble ytret. Heller ikke noe om anleggskostnader eller driftskostnader. Bare vern av dyrket mark.

Vi mener saksbehandlingsfeilen og den slette saksbehandlingen svekker verdien av kommunens høringssvar, og at deres uttalelse derfor bør tillegges mindre vekt enn om den var resultatet av en opplyst beslutning. Uansett vil vi vurdere å klage saksbehandlingen inn til Fylkesmannen.

Dersom JBV velger å utrede flere alternativer, mener også vi at et anlegg på den andre siden av sporet fra Folkenborgalternativet, nemlig ved Hamilsaga, vil være det beste alternativet dersom det er mulig å etablere et hensettingsanlegg der. Av Folkenborg og

Duserud N. mener vi at Duserud N vil «ødelegge» for færrest mennesker. Et anlegg her vil ha få naboer og ikke være så synlig i landskapet for så mange som Folkenborg. Bonden på Duserud N bor et helt annet sted og eier langt større arealer enn grunneieren på Folkenborg (eller Jerud), så et inngrep her vil relativt sett gjøre mindre skade for grunneieren.

Vi er helt klart av den oppfatning at det er de som vil nyte godt av et bedre kollektivtilbud mellom Mysen og Oslo som bør bære ulempene ved å ha et hensettingsanlegg i sin nærhet. Å lempe «kostnadene» over på andre langt unna, som Jerud, finner vi både urimelig og uetisk. Legger også ved kopi av velforenings og beboeres deputasjonsuttalelse med kart til møtet kommunestyret i kveld. Til tross for at kommunens egen håndbok, kap. 1.9, åpner for dette, fikk vi ikke komme med noen uttalelse. Vi fikk imidlertid delt ut både notatet og kartet.

Ragnhild Duserud og Hanne Frøyset Herland

Viser til Smaalenenes avis sitt oppslag 2. juli 2015 angående jernbaneverkets planer om henstillingsplasser for tog i Mysenområdet. Vi er forferdet over at alternativene Folkenborg og Duserud i det hele tatt vurderes til dette formålet da alternativene består av verdifull matjord. Vi stiller oss spørrende til hva som er årsaken til at vi som grunneiere ikke er blitt varslet i saken.

Verdifull matjord av beste kvalitet

Vi ønsker å legge fram hvorfor alternativene Folkenborg, Duserud sør og nord ikke engang må vurderes som oppstillingsplass. Disse alternativene vil ramme store områder med matjord av beste kvalitet. Det vil være galskap av fylket/kommunen å ev tillate varig forringelse av slik jord. Hensynet til jordvern må veie tungt. En ev togparkering på ovennevnte alternativer vil gå utover både Hotvedt gård og Kløntorp/Duserud gård som eies/drives av henholdsvis Hanne Frøyset Herland og hennes mann, og Ragnhild Duserud. To kvinner som har ønske om å drive jordbruk i Eidsberg kommune og bidra til matsikkerhet i landet. De har begge gjort store investeringer i senere tid for å sikre framtidig drift på gårdene. Dersom Jernbaneverket bygger ut området til togoppstillingsplass vil store deler av næringsgrunnlaget deres gå tapt. Det kan bli vanskelig å se framtidig trygghet i landbruket som næring.

Arkeologiske funn

I området er det gjort arkeologiske funn fra gravhauger, som viser at det har vært jordbruk på stedet i tusener av år. På Hotvedt gård, bare få meter fra området som er foreslått utbygd/asfaltert, finnes det helleristninger av vikingskip. I kirkebøkene står det skrevet navngitte gårdbrukere herfra helt tilbake til år 1401.

Støy og visuell ødeleggelse for hundrevis av beboere

I tillegg vil utbygging av nevnte alternativer føre til ulemper som støy for hundrevis av beboere på Folkenborg. Den landlige idyllen utenfor vinduet vil forsvinne. Visuelt sett vil det også ødelegge mye for et populært og åpent kulturlandskap som benyttes til rekreasjonsområde i forbindelse med Ingaleden, Kongemarsjen og Sameia naturområde. Mange av kommunens beboere benytter seg av dette til friluftaktiviteter. Her må kommunen tenke langsiktig og se verdien av slike naturskjønne omgivelser i nærhet til sentrum.

Fragmentering av landskapet

Åkerlandskapet som er foreslått asfaltert og utbygd er et yndet hekkeområde for vipa. Hver eneste vår ser vi den artige fuglen trippende over jordene. Over jernbaneovergangene er det trekkområder for viltet. Flokker av elg og rådyr kan ofte observeres der. I tillegg er det jevnlig observert spor og sportegn etter gaupe.

Informasjon/saksopplysningertas til orientering og er nyttige innspill i videre prosess. Ikke-prissatte konsekvenser vil bli vurdert mer inngående i neste planfase.

Av den grunn har gårdene vært med på et forskningsprosjekt for observering og telling av fylkets gaupebestand. En henstillingsplass for tog vil være svært forstyrrende og ødeleggende for det yrende dyrelivet her.

Både på Hotvedt og Kløntorp er det gårdsdammer. På våren kan det observeres store mengder vandring av amfibier i mellom disse dammene. I dammen på bl.a. Hotvedt er det påvist både liten og stor salamander. I henhold til «Handlingsplan for Stor salamander», DN Rapport 2008-1 er det overordna målet er å sikre overlevelse av stor salamander på lang sikt i Norge. Alle naturlige populasjoner av stor salamander skal opprettholdes eller styrkes i alle de områder der den finnes i dag. Videre står det at færre dammer fører til at avstanden mellom egnete yngledammer øker. For det andre opprettes barrierer, ofte i form av sterkt trafikkerte veier eller av landarealer som ikke kan krysses av salamander. Slike barrierer kan også avskjære yngledammen fra vinterkvarteret. En asfaltering og henstillingsplass for tog vil utgjøre en slik barriere.

Samfunnsøkonomisk gevinst

Vi mener at vern om dyrka mark må settes høyere enn ev. kostnadsbesparelser ved en slik utbygging. På lang sikt er det dyrka mark som blir det mest verdifulle, og da betyr det lite om man sparer litt på driftskostnader eller på selve utbyggingen. Ved en kostnadsutredning av de ulike alternativene må alle kostnader tas med. Det gjelder også de verdier som ikke kan måles i kroner og ører. Det være seg rekreasjonsområder for innbyggere i kommunen, tilrettelegging for dyrelivet, trivsel for beboere osv. Det blir en for lettvinnt løsning når jernbaneverket legger frem Folkenborg som et aktuelt alternativ fordi det er et stort og flatt sammenhengende jordbruksområde hvor det vil være enkelt å asfaltere og legge togparkering på. Det er nettopp av samme grunn at det er så verdifullt som dyrket mark slik det er i dag. En må se på helheten på hvert enkelt alternativ og da kan det samfunnsøkonomisk bli langt mindre lønnsomt enn først antatt.

Bærekraftige alternativ

Vi ber om at Eidsberg kommune, Østfold fylkeskommune og Jernbaneverket tenker langsiktig og bruker den tid som er nødvendig for å finne bærekraftige løsninger.

Dersom det viser seg at foreslåtte alternativer gir større konsekvenser enn først antatt, må man tenke nytt og se på andre muligheter. Alternativer nord for Mysen bør vurderes på ny, og ev alternativer utenfor kommunen.

Ta gjerne kontakt for ytterligere opplysninger i saken.

4.3 Korridor 2 – Moss

Aktør

Uttalelse

Moss kommune

Vedtak i formannskapet 31.8.15 (FSK-051/15):

«1. Moss kommune er positiv til IC satsningen gjennom Østfold og ser at det er behov for å etablere hensettingsanlegg som må lokaliseres i regionen, syd for Moss stasjon.

2. Moss kommune ber Jernbaneverket revurdere mulighetene for et hensettingsanlegg i Råde med utgangspunkt i en scenario der lokaltoget går til Rygge og Råde stasjoner.»

Jernbaneverkets kommentar

Tas til orientering.

Tas til orientering. Når det gjelder togtilbud henvises det til Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud og kapittel 5.

Vurdering:

Rådmannen ser behovet for hensetting i forbindelse med utbygging av jernbanenettet og økt frekvens. Rådmannen tar til etterretning at det vil være nødvendig å lokalisere et hensettingsanlegg sør for Moss stasjon, og er positiv til den satsningen og fremdriften for IC som legges til grunn for behovet.

Rådmannen vurderer begge de foreslåtte lokaliseringene i Moss som lite egnet. Løsning i dagen ved utfylling i sjøen utenfor Kleberget kommer i sterk konflikt med kommunens planer for by- og havneutviklingen og kan ikke aksepteres.

Fjellanlegg i Kleberget vil ha mindre negative arealkonsekvenser, men er dyrt og kan komme i konflikt med og evt. forsinke det pågående arbeidet med detaljplanlegging av nytt dobbeltspor.

De aktuelle alternativene i Rygge har kort avstand til dagens endestasjon for lokaltogene i Moss og dermed mindre «tomtogkjøring». Arealkonfliktene er imidlertid betydelige, og Rygge kommune stiller seg negativ til lokalisering i Rygge.

Rådmannen anbefaler på denne bakgrunn at Jernbaneverket går videre med utredning av hensettingsanlegg i Råde. Råde kommune er positiv til tiltaket dersom det på sikt kan åpne for en forlengelse av lokaltogtilbudet til Råde. Rådmannen vektlegger at planlegging av hensettingsanlegg skal dekke et svært langsiktig behov, og mener at man bør legge til grunn at Halmstad og Karlshus er prioriterte utbyggingsområder i regionen, og at det på sikt vil kunne være aktuelt å la lokaltog gå også til Rygge og Råde kommuner. Nytt sykehus på Kalnes og nærhet til flyplass vil også bidra til økt behov for personaltransport videre sør for Moss. Dette er ikke vurdert eller vektlagt i rapporten.

Rygge kommune

Vedtak i Formannskapet 27.8.2015 (sak 50/15):

Rygge kommune er positiv til IC-satsningen gjennom Østfold, og ser at det er behov for å etablere hensettingsanlegg som må lokaliseres i regionen, fortrinnsvis syd for Moss stasjon.

Rygge kommune er negativ til de tre hovedanbefalingene om plassering av hensettingsanlegg i Rygge kommune. Alle tre forslagene vil få store, negative konsekvenser for nasjonalt viktig kulturlandskap, klimaskog, dyrket mark av spesielt god kvalitet og for boligområder under oppføring.

Jernbaneverket bør revurdere mulighetene for et hensettingsanlegg. Dersom det skal vurderes lokalisering av hensettingsanlegg i Rygge, må man se på nye alternative plasseringer i samarbeid med Rygge kommune.

Rygge kommune tar initiativ til et snarlig møte med JBV for å diskutere:

1. Mulighetene for kulvert fra Carlberg tunellen forbi Larkollveien
2. Detaljer ved Dilling stasjon
3. Plansituasjonen i Rygge med landskapsvernområde og andre reguleringsplaner.

Kommunens oppsummering av Jernbaneverkets vurdering:

Jernbaneverket har ikke sett nærmere på hvordan en utvidelse av lokaltoglinjen til Rygge og Råde kan påvirke alternativene. Det er NSB som har ansvaret for rutetilbudet, og det er ingenting i rapporten som tyder på at de har blitt rådført eller forespurt i dette spørsmålet.

Medvirkning:

Rapporten er forelagt regionens landbruksforvaltning, som har gitt

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess. Se forøvrig kommentarer under *Vedtak, pkt 2*, over når det gjelder togtilbud.

Tas til orientering. Jernbaneverket vil ta initiativ til møter med berørte kommuner, se kapittel 6.

Viser til Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud og kapittel 4. NSB har vært involvert i alle fasene av prosjektet. Se også merknader fra NSB foran i dokumentet.

Tas til orientering.

følgende uttalelse:

«Jordbruksarealene som blir berørt av forslagene til hensettingsanlegg i Rygge består av beste kvalitet grønnsaksjord. Alternativene på Dilling og Såstadsskogen vil beslaglegge jordbruksarealer av ypperste kvalitet nasjonalt, og i tillegg ha betydelige konsekvenser for arronderingen. Det er jordbruksarealer på Carlberg, Nøisom, Dilling og Holter som blir berørt av forslagene. Arealene sør for raet i Rygge er sandblandet moldjord med etablert jordbruksvanning og vannforsyning fra Vansjø. Jordbruksareal egnet for grønnsaker og bær utgjør et næringsgrunnlag som har mange ganger verdien til kornjord. Dette er blant de viktigste grønnsaksarealene i landet, hvor det i dag drives intensiv planteproduksjon i form av grønnsaker, poteter og jordbær i vekstskifte med mathvete. Tidlig-jord i systematisk drenert sørhelling og full vanningskapasitet, som her, gir den beste forutsetning for årssikre avlinger. Det vil være et svært negativt inngrep og et betydelig tap av verdifullt jordbruksareal om dette tiltaket – i tillegg til omlegging av selve jernbanetraséen- skulle bli lagt til dette området.»

Vurdering:

Vi ser videre at planlegging av hensettingsanlegg skal dekke et svært langsiktig behov, og mener at man bør legge til grunn at Halmstad og Karlshus er prioriterte utbyggingsområder i regionen, og at det på sikt vil kunne være aktuelt å la lokaltog gå også til Rygge og Råde kommuner. Nytt sykehus på Kalnes og nærhet til flyplass vil også bidra til økt behov for personaltransport videre sør for Moss. Dette er ikke vurdert i rapporten.

Vi stiller spørsmål om hvor grundig arbeidet med arealsøk har vært. Rapporten vektlegger tungt konsekvenser for økonomi, og det har vært for liten vekt på ikke-prissatte konsekvenser og langsiktige muligheter for knutepunktsutvikling. Det ser ut til at man har hatt lite kunnskap om kommunens planarbeid og pågående prosjekter.

Rygge

Dilling:

Hensettingsanlegget er foreslått plassert innenfor et nasjonalt viktig kulturlandskap som er vernet gjennom Verne kloster landskapsvernområde. Anlegget er i sin helhet plassert på dyrket mark av svært høy kvalitet i tilknytning til tre landbrukseiendommer, herunder Carlberg gård. Vi mener at jernbanetrasé for nytt dobbeltspor allerede medfører et svært stort inngrep i kulturlandskapet, og at et av de viktigste hensynene må være å sikre at omdisponering av dyrket mark og inngrep i kulturlandskapet blir så beskjedent som mulig. Av hensyn til det sterke landskapsvernet er vi kritiske til at området i det hele tatt er vurdert, og rådmannen anbefaler at Rygge motsetter seg en slik plassering.

Såstadsskogen:

Rapporten vurderer at området er best egnet på grunn at lave investeringskostnader og få ikke-prissatte konsekvenser. Vi er uenige i at de ikke-prissatte konsekvensene er små. Såstadsskogen er en av de største sammenhengende raskogområdene i regionen, og er spesielt viktig som skjermbelte og for lokalklima.

Både Såstadsskogen og Dilling ligger innenfor området definert som Værne kloster-området og som er utpekt som et kulturlandskap av nasjonal interesse.

Hensettingssporet er vist plassert på et automatisk fredet

Tas til orientering.

Viser til Tema 3 - Forutsetninger/togtilbud og kapittel 5.

Tas til orientering. Viser for øvrig til Tema 2 – Metode, vedrørende arealsøk og konsekvensvurderinger.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

kulturminne; Holterskogen, som består av 6 gravhauger fra jernalderen. Vi mener at konsekvensene for klimaskog, dyrket mark, kulturlandskap og kulturminner er stor.

Gon/Halmstad:

Hensettingsanlegget er foreslått plassert i et område som er regulert til boligformål i områderegulering for Gatu, Vårli Solhøy, og som er under utbygging. Deler av boligbebyggelsen er tatt i bruk. Jernbaneverket har ikke kommet med merknader om behov for å reservere areal til hensettingsanlegg i forbindelse med høringen av planen. Vi antar at forslaget er basert på manglende kunnskap om kommunens planer og pågående prosjekt, og vi ser på dette alternativet som helt uegnet med tanke på pågående boligbygging. Et hensettingsanlegg vil medføre støy og en visuell barriere mot landskapet i syd, og er ikke egnet for plassering i et boligområde. Vi forutsetter at dette alternativet utgår på bakgrunn av ovennevnte.

Råde:

Råde-alternativene blir regnet som «mindre egnet» i rapporten, da de ligger relativt langt unna Moss stasjon med tanke på tomtogkjøring. Det er beklagelig at JBV ikke har sett nærmere på hvordan alternativene i Råde vil se ut dersom endestasjonen for lokaltoget flyttes fra Moss til Råde. Stasjonene i Rygge og Råde er i dag pendlerstasjoner til Oslo.

Halmstad er Rygges prioriterte utbyggingsområde med tanke på ny boligbygging, og nærheten til Rygge sivile lufthavn bidrar til at Rygge stasjon på sikt vil kunne få en stor økning i togtrafikken. Råde stasjon er også en sentral stasjon fordi den ligger nær det nye Østfoldsykehuset på Kalnes, og vil således være et viktig knutepunkt for både besøkende og pasienter.

Vi er innforstått med at JBV's rapport ikke skal vurdere alternative togstrekninger og endringer i rutetilbudet, men mener at etaten bør gi Råde kommunes forslag om å legge endestasjonen for lokaltoget til Råde stasjon en seriøs vurdering. Dette fordrer også at fylkeskommunen på sikt vurderer nye bussruter fra områder i Sarpsborg og Fredrikstad, der det bor pendlere som ikke ønsker å reise «feil vei» for å ta toget fra sine bystasjoner.

Råde kommune

Vedtak i kommuneplanutvalget 27.8.15 (KPL-008/15)

Råde kommune er positiv til IC-satsingen gjennom Østfold og ser at det er behov for å utvide kapasiteten til hensettingsanlegg i regionen. Råde kommune er derimot uenig i at et hensettingsanlegg bør ligge i Rygge der svært verdifull matjord vil gå tapt dersom Jernbaneverket går videre med det valgte alternativet i utredningen.

Råde kommune ber Jernbaneverket om å gjøre en vurdering av mulighetene for et hensettingsanlegg i Råde med utgangspunkt i et scenario der både lokal og InterCity-tog stopper på Råde stasjon og der de regionale virkningene som tar med Råde stasjons geografiske fortrinn med hensyn til Østfoldsykehuset og som tettsted mellom byer. Den økte kapasiteten i jernbanenettet på lang sikt, som følge av dobbeltsporutbyggingen, bør også legges til grunn for denne vurderingen. Råde kommune prioriterer at IC-toget stopper i Råde.

Råde kommune peker på at en versjon av Kjellerøddåsen som det best egnede. Dette fordi:

1. Gamle Råde stasjon vil ta verdifult sentrumsareal som man ønsker å bruke til bolig og butikk. Annet næringsliv er i utgangspunktet lagt på næringsområder utenfor de helt sentrale

Tas til orientering.

Tas til orientering. Viser til Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud og kapittel 5.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Viser til Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud og kapittel 5.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Viser til Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud og kapittel 5.

Tas til orientering. Innspill tas med i videre prosess.

Karlshus. Det vil påløpe støy: - både med lyd og visuelt.

2. Grimstadtoppen (Høgda ved Løken): - vil bli svært kostbart med infrastrukturinvesteringer både i selve hensettingsanlegget og for å komme til området. Her vil det også medgå verdifull høyproduktiv matjord.

3. Tesalajordet vil ta svært god jord og bli liggende midt i kulturlandskapet.

4. Kjellerødåsen er også i fare for å ta en del jord, - dog ikke like mye som Løken/Høyda-Grimstadtoppen eller Tesalajordet. Vi anbefaler derfor at dette anlegget trekkes 2-400 meter lenger bakover innover i åsen. Da vil det ikke ta så mye verdifull produksjonsjord, det vil både visuelt og støymessig trekkes vekk fra hele kulturlandskapet. Man vil bygge mer på fjell og vil kunne få mer solide bunnforhold å bygge på.

Oppsummert:

Det er NSB som har ansvaret for rutetilbudet, og det er ingenting i rapporten som tyder på at de har blitt rådført med i dette spørsmålet. Det er heller ingen vurderinger som er gjort når det gjelder knutepunktsutvikling og regionale virkninger av de ulike alternativene.

Vurdering:

Rådmannen ser positivt på at JBV ønsker å styrke kapasiteten i sine driftsanlegg og at de har et langsiktig perspektiv i utredningsarbeidet.

Oppsummert mener rådmannen at JBV ikke har oppfylt sitt uttalte mål med «å tilrettelegge for toghensetting, verkstedsfunksjoner for togmateriell samt baser for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen som gjør det mulig å gjennomføre ønsket tilbudsforbedring på kort og lang sikt med bakgrunn i forventet etterspørsel», da et langsiktig perspektiv knyttet til Råde stasjons sentrale geografiske plassering og muligheter for å bli et svært godt kollektivknutepunkt med nærliggende hensettingsanlegg ikke har blitt tatt vurdert i utredningen. De regionale virkningene er heller ikke vurdert.

Både Rygge og Moss vil støtte Råde kommunes stilling i denne saken gjennom egne uttalelser til utredningen fra JBV. Rygge kommune er i sin innstilling negativ til alle tre alternativene JBV anser som mest egnede.

Viser til Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud. NSB har vært involvert i alle fasene av prosjektet. Se for øvrig også merknader fra NSB foran i dokumentet og kapittel 5.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Se for øvrig kapittel 5.

Tas til orientering.

4.4 Korridor 2 – Fredrikstad/Sarpsborg

Aktør

Uttalelse

Fredrikstad kommune

Ordførerens og Rådmannens forslag til innstilling/bystyrets vedtak:

1. Fredrikstad kommune støtter rapportens konklusjon om at det er å foretrekke å ha ett større anlegg i bakkant av Sarpsborg.
2. Om en slik løsning ikke er mulig å etablere, vil Fredrikstad kommune forsøke å imøtekomme Jernbaneverket med areal for et anlegg på Valle.

Vurdering

Rådmannen vurderer det slik at det er mulig å etablere et mindre anlegg for hensetting av tog på Valle uten at det gir store negative

Jernbaneverkets kommentar

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

konsekvenser. Det er snakk om et areal på ca 20 daa og det påvirker verken folkehelse, levekår eller økonomi i vesentlig grad. Anlegget vil blokkere for en eventuell ny vei mellom Dikeveien og jernbanelinjen.

Anlegg vil trolig ikke skape vesentlige positive ringvirkninger. Hvis anlegget for hensetting av tog påvirker hvor togene vender, så vil et anlegg i bakkant av Sarpsborg kunne medføre at også lokaltogene passerer Fredrikstad og vender i Sarpsborg. Da vil vi kunne oppnå dobbel frekvens på togtilbudet både mot Oslo og mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Per dags dato er planen at tog skal kunne vende på Grønli, men det er fortsatt usikkerhet knyttet til den løsningen da arealet er begrenset på Grønli.

Rådmannen vil derfor støtte rapportens konklusjon om at det er å foretrekke å ha ett større anlegg i bakkant av Sarpsborg. Om en slik løsning ikke er mulig å etablere, vil Fredrikstad kommune forsøke å imøtekomme Jernbaneverket med areal for et anlegg på Valle for å muliggjøre etablering av Korridor 2 – Øst.

Sarpsborg kommune

Plan- og økonomiutvalgets vedtak 20.8.15 (sak 98/15):

1. Sarpsborg kommune stiller seg negativ til plassering av et hensettingsanlegg for tog på Klavestad eller Skauløkka. Sarpsborg kommune mener at området på Kampenes/Bredmyra, på østsiden av jernbanen, er best egnet i Sarpsborg for hensettingsanlegget, og anbefaler at det vurderes i neste planleggingsfase. Dette fordi det ligger innenfor et eksisterende industriområde og i langt mindre grad berører viktige samfunnsinteresser enn alle andre vurderte alternativer. Området ved Kroken, på vestsiden av jernbanen, vurderes ikke som like egnet, men kan eventuelt vurderes i neste planleggingsfase.

2. Saken oversendes Østfold fylkeskommune som høringsuttalelse fra Sarpsborg kommune.

Rådmannens vurdering

Rådmannen mener at det er viktig å finne en løsning som imøtekommer Jernbaneverkets behov på en god måte. Dette vil bidra til en realisering av dobbeltspor samt legge til rette for nye arbeidsplasser. I tillegg til å ta hensyn til økonomi må valg av området minimalisere negative konsekvenser for samfunnet - herunder byutvikling, landbruk, friluftsliv, bebyggelse og nærmiljø, natur, kulturlandskap og kulturminner. En eventuell lokalisering innenfor et LNF-område er i utgangspunktet utfordrende fordi det berører landbruks-, natur- og friluftslivsinteresser. Videre planlegging vil også være mer krevende fordi LNF-områder ikke åpner for et slikt anlegg.

Området ved Kroken, på vestsiden av jernbanen, vurderes ikke som like egnet som Kampenes/Bredmyra, men kan eventuelt vurderes i neste planleggingsfase. Dette fordi området har lavere landbruksverdi og berører landskap og friluftsliv i mindre grad enn Skauløkka.

Rådmannen er enig i at Greåker industri og Flislageret ikke egner seg for plassering av hensettingsanlegg for tog.

Usikkerhet knyttet til støynivå. Rådmannen vurderer at hensettingsplasser ikke bør plasseres i nærheten av større boligområder.

Rådmannen mener at en plassering ved Kroken i utgangspunktet er utfordrende fordi det er et LNF-område. Likevel ville det ha flere

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering. Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering. I samsvar med Jernbaneverkets vurdering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

fordeler enn en lokalisering ved Skauløkka. Landbruksinteresser ville berøres i mindre grad. Området består av skinn jord, skogen er av lav bonitet og deler av området er uproduktiv skog. I tillegg vil en plassering i nærheten av Kampenes industriområde være et mindre inngrep i kulturlandskapet og friluftslivsinteresser. Det er registrert et vilttrekk gjennom det foreslåtte området, slik at man vil måtte sørge for å ikke hindre viltets passering med stengsler som gjerder eller lignende.

Rådmannen har sett på et mulig alternativ som ikke er omtalt i rapporten. Rett øst for Kroken-området, på østsiden av jernbanen, ligger Kampenes/Bredmyra (gnr 1050/18 9 og 1051/482). Dette er et næringsområde som ble regulert i 1986 til næringsformål. Reguleringsarbeidet ble startet opp igjen seinere, men har stoppet opp for flere år siden. Området består av 108 daa ubebygd areal som er inneklemt mellom jernbanen og eksisterende industriområde på Kampenes. I gjeldende kommuneplanens arealdel har området arealformål framtidig næringsbebyggelse og er avsatt til lettere industri.

Økonomiske konsekvenser

Plassering av et større hensettingsanlegg med verkstedsfunksjon er vil skape arbeidsplasser – anslagsvis 46 til 69 arbeidsplasser for et anlegg med 23 togsett.

Området er vurdert i forbindelse med arealsøk, men anses som utfordrende i forbindelse med sporgeometri. JBV vil vurdere dette nærmere i videre prosess.

I samsvar med Jernbaneverket vurderinger.

5.0 Korridor 3 – Felles

Aktør

Uttalelse

Akershus fylkeskommune

Buskerud fylkeskommune

Vedtak i Hovedutvalg for samferdselsektoren 8.10.15 (sak 47/2015):

1. Hovedutvalget for samferdsel slutter seg til samferdselssjefens innstilling i saken.
2. Hovedutvalget for samferdsel forutsetter at kommunene og fylkeskommunene involveres i det videre arbeidet med å komme fram til gode, effektive og fremtidsrettede løsninger i tråd med kommunenes areal- og utviklingsplaner.
3. Avklaring i Hønefossområdet bør skje som en del av arbeidet med spor- og stasjonsplan i forbindelse med bygging av ny Ringeriksbane.
4. Hovedutvalget for samferdsel forutsetter at det i det videre arbeid med arealer til hensetting av tog, tilstrebes å nå en nullvisjon for tap av matjord

Samferdselssjefens vurdering og innstilling

Innledningsvis vil samferdselssjefen berømme Jernbaneverket for å involvere kommunene og fylkeskommunene tidlig i prosessen. Bruk av arealer til hensetting (parkering) av tog vil i sterk grad engasjere og berøre lokalsamfunnet. Det viser også engasjementet som er vist i forhold til enkelte alternativer som er lagt fram, bl.a i Sande og Hønefoss.

Bygging av eller utvidelser av eksisterende hensettinganlegg er av stor betydning både for togdriften, togtilbudet og for lokalsamfunnet. På den ene side er det viktig både for

Jernbaneverkets kommentar

Se 2.0 Kommentarer som gjelder flere korridorer/hele utredningen.

Tas til orientering.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess.

I samsvar med Jernbaneverkets vurdering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

lokalbefolkningen og for NSB AS at togtilbudet utvikles. Det må bli kapasitet til flere tog på skinnene. For å få bedre togtilbud må det legges til rett for tilstrekkelig kapasitet både på sporet og for hensetting (parkering og serviceanlegg) nær endestasjonene. Det er svært viktig at hensettingsanlegg ikke legges langt fra ende/oppstartstasjonene både av hensyn til effektiv drift og for at eventuelle sporbrudd ikke skal kunne gi alvorlige drifts- og tilbudskonsekvenser.

På den annen side er det behov for å utvikle nærområder rundt togstasjonene slik at togtransport blir interessant for befolkningen. Arealer rundt knutepunktene bør, slik samferdselssjefen ser det, utbygges til bolig og næring som har behov for og nytte av togtilbudene.

Det går fram av utredningen at det, i enkelte tilfelle, kan være et alternativ å plassere hensettingsanlegg i mer grissgrendte områder. Tuft i Sande er et slikt eksempel. Uttalelsene fra kommunene tyder på at det kan bli konfliktfylt med slike løsninger som fører til nedbygging av dyrket mark.

Valg av løsning vil kunne bli et kompromiss mellom ulike interesser og behov. Etter samferdselssjefens mening er det derfor positivt at man fortsatt tenker å arbeide videre med flere alternativer og til videre prosess med kommuner og fylkeskommuner.

Fra innstillingen gjengis følgende:

- Asker og Spikkestad

Samferdselssjefen anser det som fornuftig at arbeidet med hensettingskapasitet ses i sammenheng med fremtidig utvikling av togtilbudet på Spikkestadlinjen. Foreløpig anses det tilstrekkelig med et sentralt hensettingsanlegg i Asker, men det kan bli aktuelt, dersom togtilbudet utvikles på Spikkestadlinjen, at det også må legges til rette for hensetting nærmere endestasjonen. I videre planlegging bør man være åpen for en slik mulighet.

- Hønefoss

Det synes å være lite hensiktsmessig å gjøre vedtak om plassering av hensettingsanlegg i Hønefoss-området før man kjenner utfallet av spor- og stasjonsutbygging i forbindelse med planleggingen av ny Ringeriksbanen. Det vil også være behov for å konkretisere arealbehovet nærmere før man fatter langsiktige beslutninger.

- Drammen

Samferdselssjefen legger til grunn at hovedanlegget for hensetting av tog må legges så nær Drammen eller Gulslogen stasjon som mulig. Det anbefales at alternativ 8 (fjellhall i Strømsøåsen) blir med videre i vurdering sammen med alternativ 1 (Sundland), 3 (Langum) og 4 (Daler). Øvrige alternativ synes å være uaktuelle som hovedanlegg fordi det er for lang avstand til Drammen eller fordi områdene er avsatt til andre formål. Det bør likevel vurderes om det kan være relevant å etablere et mindre anlegg vest for Hokksund, av hensyn til forbedringer i togtilbudet fra R 2017 og ytterligere forbedringer senere. I den forbindelse kan man også se på mulighetene på Skredsvikmoen på Geithus i Modum kommune.

- Kongsberg

Samferdselssjefen slutter seg til Kongsberg formannskaps anbefaling av et sentrumsnært hensettingsanlegg og at alternativene 1 ved Kongsberg stasjon, 4 ved Gomsrud nord og 6 i Saggrenda er med i videre utredning.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Plassering i Hønefoss må ses i sammenheng med løsning for Ringeriksbanen.

Innspill tas med i videre prosess.

Alt 1 er i samsvar med Jernbaneverkest foreløpige vurdering av egnethet.

Vestfold fylkeskommune

Vedtak i Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø 2.9.15 (sak 78/15)

1. Det er av stor betydning at et hensettingsområde i minst mulig grad forringer landbruksarealer og kulturmiljøer av regional og nasjonal verdi.
2. Et hensettingsområde i Vestfold bør plasseres langs fremtidig dobbeltsporparcell mellom Stokke og Sandefjord, og dermed gi mulighet for hyppigere togavganger mot Oslo fra Sandefjord stasjon.
3. Alternativ 10 – Tuft i Sande kommune – som er utredet i forbindelse med arealsøk i Drammensområdet, må tas ut av vurderingsgrunnlaget
4. Jernbaneverket må i større grad involvere lokale og regionale myndigheter i det videre utrednings- og planleggingsarbeidet.

Fylkesrådmannens bemerkninger

Fylkesrådmannen har vurdert forslagene i den utsendte rapporten med utgangspunkt i arealmessige vurderinger, vurdering av kulturvern og friluftsliv samt hensyn til samferdsel og by- og tettstedsutvikling. Det er en svakhet ved det utsendte materialet at underlagsdokumentene som viser vurdering av de ikke-prissatte konsekvensene ikke foreligger, det er derfor vanskelig å ta stilling til vurderingene som er gjort på et detaljert nivå. Vurderingen som fylkesrådmannen har foretatt tar derfor utgangspunkt i den overordnede vurderingen som Jernbaneverket har foretatt. Noen områder er spesielt problematiske ut fra hensyn til kulturmiljø og landbruk.

Alternativ 9. Tønsberg nord - Området er fastlagt til hensynsone – Bevaring av kulturmiljø, i kommuneplanens arealdel for Tønsberg for perioden 2014-2026 som nylig er vedtatt, og ligger innenfor område utpekt som regionalt viktig kulturmiljø «Jarlsberg hovedgård». Hensikten med kulturmiljøet Jarlsberg er å bevare og opprettholde et av Norges viktigste historiske områder hvor kulturminner og landskapsrom utgjør et helhetlig miljø. Jarlsberg hovedgård er et av Norges best bevarte slottsanlegg. Kulturmiljøet skal sikre Jarlsberg hovedgård i et større sammenhengende åpent landskapsrom. Området er usedvanlig rikt på kulturminner; gravhaugene nær hovedgården viser at mektige slekter hadde sete her allerede før vikingtida. Sem kirke er fra 1000-tallet, mens det barokke anlegget ble etablert på slutten av 1600-tallet. Til dette miljøet hører veier, alleer, parker, rettersted og husmannsplasser. Berg fengsel har sterke historier fra 2. verdenskrig. Landskapet er åpent og preget av gårdsdrift. Området er lagt til hensynsone i kommuneplanens arealdel for Tønsberg som nylig er vedtatt. Området er av nasjonal og regional verdi, og vil fylkesrådmannen vurderer at det vil være grunnlag for å varsle innsigelse dersom området er en del av et fremtidig planarbeid.

Alternativ 3, Bøle sør

Området ligger innenfor et vakkert kulturlandskap med gamle gårdstun, gravhauger og boplasser tilbake til steinalder. Det er registrert i alt 12 automatisk fredete gravhauger og steinalderboplasser innenfor området, de fleste langs Råstadveien og i høydedraget lengst øst i området. Disponering av foreslått areal vil medføre store utfordringer knyttet til vernebestemmelsene. Av hensyn til områdets kulturminne- og landskapsverdier bør alternativet forlates. Vestfold har mange flotte kulturlandskap med historiske dimensjoner. Særlig gjelder dette landskapene langs den gamle grevskapsbanen, toglinja fra Tønsberg, og særlig sørover. Landskapet kjennetegnes av at det er flatt, slik at det å etablere

Innspillene i vedtaket under tas til orientering og tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Viser til Tema 2 – Metode.

Informasjon/faktaopplysninger tas til orientering og vil være nyttige innspill i det videre arbeidet.

Tas til orientering.

hensettingsanlegg for tog i slike flate landskap vil kunne virke forstyrrende i nokså stort omfang.

Alternativene 4, 5, 6 og 7

Fylkesrådmannen vurderer at alle alternativene nord for Stokke sentrum bør siles ut; dvs alternativene 4 – Auli, 5 – Akersmyra, 6 – Østre Vølen og 7 – Lundskogen.

Alternativene 4, 6 og 7 vil i særlig grad få negative konsekvenser for jordbruksinteresser, regionalt viktige trekk- og leveområder for vilt samt kulturminner/kulturmiljøer. Alle de foreslåtte alternativene ligger langs eksisterende jernbanelinje hvor det er et flott kulturlandskap med historiske dimensjoner. Det er fylkesrådmannens vurdering at det ut fra i jordbruks-, vilt og kulturlandskaps-hensyn vil være uheldig og virke forstyrrende å etablere hensettingsanlegg for tog på ovennevnte alternativer.

Etter fylkesrådmannens skjønn er det en svakhet ved analysen og Jernbaneverkets konklusjon fordi den mangler vurderinger av hva som er det beste alternativet dersom det blir vedtatt at ny jernbanetrase i Tønsbergområdet skal gå i tunnel under Nøtterøy og Vestfjorden; dvs det alternativet som er anbefalt i KVVU-en. Fylkesrådmannen mener det er svært viktig å tenke i et langsiktig perspektiv og ikke vurdere hensettingsområde ut i fra dagens situasjon.

Alternativene 1, 2, 3 og 8

Alternativene sør for Stokke er 1 – Vestre Stavnum, 2 – Bøle nord, 3 – Bøle syd og 8 – Stokke sørvest. Som tidligere nevnt mener fylkesrådmannen at et hensettingsområde for tog bør legges på ett av alternativene syd for Stokke og ses i et langsiktig perspektiv når nytt jernbanespor før for Tønsberg er etablert. I det pågående arbeidet med ny trasé mellom Tønsberg og Larvik skal det planlegges for en dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord. Parsellen skal stå ferdig innen 2026, og er nødvendig for at det skal kunne kjøres halvtimesfrekvens fra Skien. Da vil det være naturlig at et eventuelt hensettingsområde legges i nærheten av der den nye dobbeltsporparsellen vil gå.

Den nye dobbeltsporparsellen øker kapasiteten mellom Tønsberg og Sandefjord i perioden før ny IC-strekning er ferdig bygget, og det bør derfor være tilstrekkelig sporkapasitet til at hensettingsområdet kan lokaliseres sør for Stokke.

Felles planlegging og bygging av hensettingsområde og dobbeltsporparsell gir også muligheter for effektiv planprosess og ressurseffektiv byggeprosess.

Alternativ 1 Vestre Stavnum ligger øst for det som er vurdert som mest egnet område for ny IC-trase i tidligere KVVU, og fylkesrådmannen mener derfor at hensettingsområdet her bør utgå.

Både alternativene 2, 3 og 8 beslaglegger verdifull landbruksjord. Når det gjelder alternativ 3 er det i tillegg registrert et stort antall fredete gravhauger og steinalderboplasser. Det vil medføre store utfordringer med hensyn til vernebestemmelsene dersom dette alternativet velges. Alternativ 8 ligger i tillegg tett opp til Stokke sentrum, og etablering av hensettingsområde her vil kunne vanskeliggjøre framtidig utvikling av Stokke sentrum.

Alternativ 2 – Bøle nord beslaglegger også verdifull landbruksjord og er problematisk. Imidlertid er etablering av hensettingsområde for tog et viktig samfunnstiltak som man må finne en løsning på, og ut fra det foreliggende analysematerialet synes dette området å være det minst problematiske.

Tas til orientering.

Ny IC-trase mellom Tønsberg og Sandefjord er ikke avklart. Det er viktig at videre planlegging av hensettingsanlegget samordnes med IC-planleggingen.

Tas til orientering.

Dette vil være riktig når parsellen står ferdig, men avvikling av togtrafikken og kapasitet i byggeperioden vil være spesielt utfordrende.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Andre vurderinger

Med dagens togtilbud på Vestfoldbanen går det et betydelig skille i antall togpassasjerer ved Tønsberg. Med IC-utbygging vil reisetiden mellom Vestfoldbyene og Drammen/Oslo reduseres betraktelig, og det rimelig å beregne at passasjertallene vil stige betydelig fra Stokke og Sandefjord stasjon. I tillegg er det prognostisert økning av antall flypassasjerer fra Torp Lufthavn, noe som igjen vil øke antall som reiser med tog til og fra flyplassen. Fylkesrådmannen vurderer det derfor som en fordel at hensettingsområdet etableres sør for Tønsberg slik at også stasjonene i Sandefjord, Stokke og Torp kan få hyppigere togavganger som en konsekvens av økt togkapasitet.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen i Buskerud

Kriteriene er ikke innbyrdes rangert eller vektet, noe som gjør det vanskelig å vurdere kriteriene opp mot hverandre.

Analysen av de ikke-prissatte konsekvensene er en samlet vurdering av hvor verdifullt et område er og omfang av inngrep etablering av et hensettingsanlegg vil medføre. Analysen er svært grovmasket og gir f.eks. ikke svar på antall dekar areal som beslaglegges av ulike kategorier (dyrka mark, skog, etc), eller på hvilke naturtema som finnes på de ulike alternativene, og hvilke konsekvenser et slikt hensettingsanlegg for tog vil ha på de naturtemaene som blir berørt. I tabell 5 er informasjon fra miljøstatus.no tatt med.

Generelt vil vi peke på at slike store hensettingsanlegg bør være på lite produktive arealer (dårlig skog eller fjellgrunn) eller helst plassert i fjellhall, noe som vil ha få negative konsekvenser for dyrka mark, naturlandskapet og landskapsinteresser for øvrig.

Fylkesmannen mener at framlagte analyse av de ulike alternativene ikke er god nok til å kunne gjøre en fullstendig rangering av de ulike alternativene som er presentert.

Alternativer Asker/Spikkestad

Alternativ 3 Hallenskog nord - dyrka mark, vassdragssone, faresone flom og skred

Alternativ 4 Hengefoss øst - dyrka mark, vassdragssone, faresone flom og skred

Alternativ 6 Vest for Hyggenveien - dyrka mark, vassdragssone, faresone flom og skred

Alternativ 7 Søndre Askestad - dyrka mark

Alternativer Hønefoss

Alternativ 1 Brenninga, vassdragssone?

Alternativ 2 Nedre Kilemoen, dyrka mark?

Alternativ 3 Follum industriområde, vassdragssone?

Alternativ 4 Tolpinrud, dyrka mark

Alternativ 5 Hovesenga, dyrka mark og vassdragssone

Alternativ 6 Hval stasjon, dyrka mark

Alternativ 7 Bjørnstad, Innenfor verneplan vassdrag, dyrka mark, bekke-/ravinelandskap, risikoklasse 3 kvikkleireskred

Alternativ 8 Pålsgård, dyrka mark, innenfor verneplan vassdrag, risikoklasse 4 kvikkleireskred

Alternativ 9 Bjørke, dyrka mark, risikoklasse 4 kvikkleireskred

Alternativer Drammen

Flere av alternativene ligger på dyrka mark. Fylkesmannen har i en høring av konseptvalgutredning (KVU) for godsterminal uttalt seg til noen av de samme alternativene som nå foreslås for etablering av hensettingsanlegg. Arealinteressene og vurderingen av verdien av

Innspill tas med i videre vurdering.

Se 2.0 Kommentarer som gjelder flere korridorer/hele utredningen.

Tas til orientering.

Vi har tilstrebet å se på alternativer som i minst mulig grad berører produktive arealer, men det er utfordrende å finne arealer som i sin helhet ligger utenfor.

Tas til orientering.

Informasjon/faktaopplysninger vedrørende de enkelte alternativer nedenfor tas til orientering og vil være nyttige innspill i det videre arbeidet.

disse er like om arealet ønskes brukt til godsterminal eller til hensettingsanlegg.

Alternativ 3 Langum - dyrka mark, risikoklasse 3 kvikkleireskred
Alternativ 4 Daler - dyrka mark
Alternativ 5 Ryggkollen - dyrka mark, grusressurs
Alternativ 6 Skramnes - dyrka mark, vassdragssone
Alternativ 7 Loesmoen - dyrka mark, vassdragssone
Alternativ 9 Gulliksrud - dyrka mark, risikoklasse 3 kvikkleireskred, vassdragssone
Alternativ 10 Tuft - dyrka mark, risikoklasse 3 kvikkleireskred
Alternativ 11 Randsfjorden - risikoklasse 4 kvikkleireskred, dyrka mark, grusressurs, rødlisteart

Alternativer Kongsberg

Alternativ 5 Gomsrud syd - dyrka mark, vassdragssone
Alternativ 6 Saggrenda - vassdragssone, verneområde
Alternativ 7 Meheia - vassdragssone, rødlisteart

Oppsummering

Alternativer som er aktuelle for videre planlegging må gjennom en grundig konsekvensutredning.

Dersom alternativer med store konflikter med nasjonale eller regionale miljø-, landbruks-, eller beredskapsinteresser videreføres i planleggingen, er det sannsynlig at Fylkesmannen vil måtte fremme innsigelse til planforslaget.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess.

Tas til orientering.

Fylkesmannen i Vestfold

Vi understreker at vurderingen er grovmasket og basert på eksisterende, kartfestede registreringer innenfor Fylkesmannens og miljøforvaltningens databaser. Vi har på dette grunnlaget likevel estimert områdenes verdi innenfor de respektive temaene, tiltakets grad av påvirkning og dets grad av (negativ) konsekvens. Teoretisk kan et utbyggingstiltak også medføre en positiv konsekvens, men vi erfarer at dette sjelden eller aldri inntreffer for samferdselsprosjektene.

Videre innebærer noen av områdene meget stor konflikt med regionalt/nasjonalt verdifulle landskapsområder. Dette omfatter Jarlsberg-landskapet og Akersvannet med omgivelser som begge har status som A-område i regional klassifisering utført i 2011 som ledd i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). Jarlsberelandskapet syd for fv. 35 (Jarlsberglinna) har i tillegg status som «Helheltig kulturlandskap» i Miljødirektoratets Naturbase. For området Bøle nord er jordvernkonflikten i hovedsak knyttet til dyrkbar mark, og for Akersmyra utelukkende dyrkbar mark.

Området Vestre Stavnum har liten jordvernkonflikt isolert for området, men hvis vi tar hensyn til at gammelt jernbanespor må opprettholdes selv etter 2030 på strekningen Råstad - Stokke sentrum, så blir ulempen for jordbruk vesentlig. Vi har ikke tatt hensyn til denne ulempen i vurderingen referert i tabell 1.

Når det gjelder Tønsberg nord, så ville en flytting noen få hundre meter nordover til det framtidige næringsområde Barkåker øst ha redusert de negative konsekvensene for naturressurser og landskap betydelig. Videre kan det finnes mindre konfliktfylte områder på nordsiden av tettstedet Barkåker i tilknytning til nytt dobbeltspor på parsellen Nykirke - Barkåker.

Områdene Lundslogen og Østre Vølen har meget stor negativ konsekvens for landskapsområdet Akersvannet. Alternativet

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre planprosess.

Tas til orientering.

Tønsberg nord har tilsvarende negativ konsekvens for Jarlsberglandskapet.

Vi forstår det slik at etablering av styrket togtilbud Tønsberg - Oslo t/r med minimum 2 avganger pr. time hver vei er med å definere behovet for hensettingsplasser, men at denne kapasitetsøkningen ikke på langt nær fordrer 30 hensettingsplasser. Vi refererer her til uttalelse fra representant fra NSB under møte i Plattform Vestfold den 26.08. i år.

3.3 Eksisterende jernbanelinje

Bruk av eksisterende jernbanelinje som tilknytning til nytt dobbeltspor er en forutsetning for mange av de alternative hensettingsplassene sør for Tønsberg. Dette gjelder især alternativene Bøle nord, Vestre Stavnum, Lundskogen, Østre Vølen, Akersmyra og Auli. Dette er ugunstig fordi det forhindrer alternativ bruk av dagens jernbanespor de aktuelle strekningene etter åpning av nytt dobbeltspor. Dette gjelder især dersom korridoren over/under Nøtterøy og Vestfjorden blir valgt syd for Tønsberg stasjon. Alternativ bruk av eksisterende linje kan være tilbakeføring til jord-og skogbruksproduksjon, omdisponering til turvei eller til andre formål. Spesielt i områder hvor nytt og gammelt jernbanespor møtes, vil det oppstå ugunstig arrondering av dyrket mark eller skogarealer dersom linja må opprettholdes i forbindelse med hensetting.

Vi har i liten grad tatt hensyn til denne ulempen i vurderingen av konsekvenser.

4. Oppsummering, konklusjon

Vi oppfatter at det for Vestfoldbanen hersker noe uklarhet om behovet for/fordelingen av hensettingsplasser mellom Tønsbergområdet, Sandeljord-Torp og Grenland. Vi anbefaler å avklare dette nærmere forut for neste planfase.

I Torpområdet har området Vestre Slavnum helt lokalt små negative konsekvenser. Det er imidlertid en betydelig ulempe ved alternativet at eksisterende jernbanespor må opprettholdes i overskuelig framtid både nordover til Stokke sentrum og sørover mot Råstad.

Området Bøle nord er mer negativt for jordbruksressurser, men medfører vesentlig mindre behov for dagens jernbanespor (kun sydover mot Råstad). Bøle syd har meget stor konflikt med jordvern hensynet. Etter vår oppfatning vil det i Torpområdet være mulig å finne mer egnet tomt for hensettingsanlegg, som ligger i direkte tilknytning til framtidig jernbane. Vi anbefaler at dette kartlegges nærmere.

På strekningen mellom Torp og Tønsberg har områdene Stokke sørvest, Lundskogen, Østre Vølen og Auli alle meget store negative konsekvenser for jordbruksproduksjon. Østre Vølen og Lundskogen har i tillegg tilsvarende negativ konsekvens for landskapsbilde.

Akersmyra har store negative konsekvenser for nærmiljø/friluftsliv, naturmangfold og jordbruksressurser (dyrkbare mark).

Nord for Tønsberg vil det være mulig å finne akseptable løsninger litt lengre nord enn det foreslåtte alternativet Tønsberg nord, som har meget store konflikter vis a vis kulturlandskap og jordbruk.

Også området Tuft i Sande, som er et alternativ innenfor Drammensområdet, vil innebære meget stor negativ konsekvens for jordbruk.

Jernbanelinjen vil anbefale to byggetrinn, der trinn 1 med 15 plasser må stå ferdig til 2023 (indre IC). Viser også til Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud.

Tas til orientering.

Se punkt over vedrørende trinnvis utbygging i Tønsberg. Viser for øvrig til Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

5.1 Korridor 3 – Asker/Spikkestad

Aktør	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Asker kommune <i>Vedtak i formannskapet 25.8.15 (sak 131/15):</i> 1. Asker kommune tar utredningen «Hensetting Østlandet», datert 10.6.2015 til orientering 2. Asker kommune kan ikke akseptere utfylling av Bondivann for etablering av hensettingsspor for togmateriell, og forutsetter at alternativ 8 ikke utredes videre 3. Asker kommune stiller seg bak Jernbaneverkets forslag om å utrede mulig hensetting i fjellhall ved Asker stasjon (alternativ 1). Slik løsning kan kombineres med utvidelse av kapasiteten på Asker stasjon, samt gi en kapasitetssterk kobling mellom Spikkestadbanen og Drammenbanen 4. Rådmannen innarbeider i høringsvaret at det i arbeidet med detaljplaner som Asker støtter tas høyde for tekniske løsninger som kan sikre økt frekvens til f.eks 15 min rute på Spikkestadbanen <i>Rådmannens konklusjon</i> Asker kommune har tidligere foreslått omlegging av Spikkestadbanens kobling i Asker sentrum for å oppnå større fleksibilitet ved sporveksling. Det er nærliggende å vurdere hensetting for togmateriell samtidig med slik sporomlegging og videreutvikling av Asker stasjon. Rådmannen anbefaler at Jernbaneverket går videre med alternativ 1 (fjellhall Asker stasjon), samt fremtidig modernisering av Asker stasjon. Alternativ 8 (Bondivann) får store negative konsekvenser for landskap, vassdrag og naturmangfold og bør ikke utredes videre.	Tas til orientering. Innspill tas med i videre prosess. Jernbaneverket vil vurdere nærmere de økonomiske, funksjonelle og driftsmessige konsekvenser av konsept fjellhall for å få et bedre beslutningsgrunnlag. Se også kapittel 5. Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering. Se merknad under <i>vedtak</i> over. Innspill tas med i videre prosess.
Røyken kommune <i>Epost til Buskerud fylkeskommune 8.9.15</i> «Vi har sendt høringsuttalelse administrativt, følger vedlagt, og ja vi går for fjellhall i Asker, alternativt Hengefoss/ny «Kjekstadmarka stasjon» hvis dette kan koordineres med ny fremtidig stasjon (ref. kommuneplanen 2015-2027). Ønsker ikke hensettingsanlegg nær Spikkestad stasjon, uforenlig med støy til større bo/sentrumsområdet, kulturlandskap og jordvern. Ber om at fylkeskommunen støtter opp om kommunens innspill her.» <i>Vurdering</i> Røyken kommune har tidligere foreslått omlegging av Spikkestadbanens kobling i Asker sentrum for å oppnå større fleksibilitet ved sporveksling. Det er nærliggende å vurdere hensetting for togmateriell samtidig med slik sporomlegging og videreutvikling av Asker stasjon. Bedre sporkobling åpner for hyppigere frekvens på Spikkestadbanen og lettere overgang mellom lokal- og regiontog. Dette er i samsvar med kommunens innspill i utredningsfasen. Rådmannen anbefaler at Jernbaneverket går videre med alternativ 1 (fjellhall Asker stasjon), samt fremtidig modernisering av Asker stasjon. Røyken kommune mener at Jernbaneverket bør utrede alternativ 4	Tas til orientering. Tas til orientering. Se kommentar til Asker kommune. Tas til orientering.

«Hengefoss øst» videre som hensettingsstasjon.

Ber om at nytt foreslått togstopp, som kommunen har avsatt areal til i kommuneplan 2015-2027, innlemmes i planleggingen.

Foreslåtte alternativ 7 «Søndre Askestad» anbefales ikke da dette ligger for tett innpå planlagt sentrumsstruktur i Spikkestad samt at verdifullt kulturlandskap og matjord vil bli berørt. I tillegg vil det bli en konflikt med nylig vedatt reguleringsplan for gang- og sykkelsti (Åsaker – Spikkestad) langs denne traseen som JBV har bidratt til.

Røyken kommune mener at alternativ 6 bør utredes nærmere.

Rådmannen mener videre at alternativ 3 og 5 ikke er realiserbare med hensyn til bomiljø, estetikk og miljøhensyn.

Alle tiltak som rettes mot fremtidige planer for hensetting må sees i sammenheng med økt frekvens for Spikkestadbanen. Røyken kommune mener at alle investeringstiltak på Spikkestadbanen må planlegges for at inntil 4 avganger i timen kan realiseres.

Vurdering av et evt nytt togstopp inngår ikke i denne utredningen.

Innspill tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering. Hensetting vil ikke være til hinder for utbedring av togtilbudet.

5.2 Korridor 3 – Drammen

Aktør

Uttalelse

Drammen kommune

Drammen kommune har forståelse for at Jernbaneverket har behov for areal til mer hensettingskapasitet, samt økt kapasiteten for verksteder og driftsbaser. Drammen kommune har gjennom 2 samarbeidsavtaler vist konstruktiv vilje til å løse jernbanens arealbehov.

Drammen kommune ber Jernbaneverket om ikke å gå videre med følgende alternativer for hensettingsanlegg:

Kleggen, siden dette er avsatt til nye boligområder i kommuneplanens arealdel, og at området er delvis bebygd med boliger i dag.

Gulliksrud og andre alternativer langs Vestfoldbanen sør fra Drammen, da dette utløser behov for arealkrevende tilsving i sentrale deler av Drammen sentrum og behov for å opprettholde eksisterende trasé mellom Drammen og Kobbervikdalen/Skoget også etter at ny Vestfoldbane er ferdig bygget. Området er i tillegg landbruksområde og er i konflikt med jordvern hensyn.

Drammen kommune ser alternativet med fjellhall i Strømsåsen som en mulighet, og ber Jernbaneverket gjøre en fornyet vurdering av dette alternativet.

Dersom Jernbaneverket skulle velge å gå videre med alternativer langs Vestfoldbanen, ber rådmannen om at Jernbaneverket revurderer behovet for tilsving og for at eksisterende Vestfoldbane beholdes.

Jernbaneverkets kommentar

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Om det er behov for tilsving og opprettholdelse av eksisterende trase vil avhenge av hvor hensettingsområde blir lokalisert i forbindelse med ny IC-trase.

Svært kostbart alternativ som per dags dato ikke anbefales. Jernbaneverket vil vurdere nærmere de økonomiske, funksjonelle og driftsmessige konsekvenser av en fjellhall som konsept for å få et bedre beslutningsgrunnlag.

Se kommentar over.

Jernbaneverket fremhever at Sundland er det best egnede området for et hensettingsanlegg, men at det ikke er plass til dette her. Det bes om at Jernbaneverket revurderer denne konklusjonen. Nylig vedtatt reguleringsplan for Sundland gir en avklaring av arealer til byutvikling og arealer til jernbaneformål. Det er stor sporkapasitet på Sundland. Prioritering av sporene til hensetting i stedet for godsvirksomhet bør utredes nærmere. Når håndtering av godsvirksomheten effektiviseres på Holmen med flytting av godsvirksomhet fra Sundland og Nybyen, bør eksisterende spor på Sundland kunne nyttes mer effektivt. Det henstilles til Jernbaneverket å gjøre en fornyet vurdering av godsvirksomhet og behov for driftsbase på Sundland, med tanke på at hensettingsanlegget kan etableres på areal avsatt til permanent fremtidig jernbaneformål.

Det vises til at det planlegges for frekvensøkningen / dobbeltspor Gulskogen-Hokksund og etter hvert Kongsberg, noe som kan innebære at det vil være hensiktsmessig med hensettingsanlegg nær endestasjonene for en slik frekvensøkning. En slik frekvensøkning til Hokksund / Kongsberg taler også for en delt løsning der all hensetting ikke trenger å samles nærmest mulig Drammen stasjon. Man bør vurdere flere mindre hensettingsanlegg som igjen kan generere nye gode løsninger for plassering. Det bes om at Jernbaneverket ser nærmere på et slikt konsept.

Jernbaneverket er kjent med at området sør for omløpsporet er regulert til byutvikling. Skifteområdet på Sundland, nord for verkstedet, har en viktig funksjon i jernbanesystemet og kan ikke brukes til permanent hensetting.

En eventuell deling av hensettingplassene vil bli vurdert i den videre prosessen.

Øvre Eiker kommune

Vedtak i kommunestyret 2.9.15:

Øvre Eiker kommune tar rapporten Utredningen Hensetting Østlandet til orientering og støtter anbefalingen om at det ikke er aktuelt å legge et anlegg for hensetting m.v. til sentrumsnære arealer på Loesmoen.

Alternativet fjellhall i Drammen bør utredes videre.

Begrunnelse:

Utredningen viser at det er vanskelig å finne nødvendige arealer for slike jernbaneformål langs jernbanetraseen mellom Drammen og Hokksund.

Tas til orientering.

Se kommentar til Drammen kommune.

Tas til orientering. Jernbaneverket mener det må ses nærmere på hensettingarealer mellom Drammen og Hokksund.

Nedre Eiker kommune

Vedtak i formannskapet 19.08.2015:

«Formannskapet slutter seg til vedlagte høringsuttalelse om utredning hensetting Østlandet-delrapport fase 3.»

Fem av de foreslåtte områdene berører Nedre Eiker kommune, helt eller delvis (alternativ 3 Langum, 4 -Daler, 5 -Ryggkollen, 6 -Skramnes og 7 -Losmoen), hvorav tre ble diskutert på møtet mellom kommunene og Jernbaneverket 23.10.2014.

Nedre Eiker kommune støtter alternativ 8-Strømsås fjellhall, da hovedtyngden av de andre alternativene har betydelige ikke-prissatte konsekvenser. På en del av alternativene kommer dette i tillegg til store kostnader knyttet til investering, samt høye kostnader til tomtogskjøring på grunn av avstanden til Drammen stasjon. Plasseringen av et hensettingsanlegg for tog bør ikke gå ut over arealene til omkringliggende kommuner. Det er ønskelig at det sees nærmere på mulighet for etablering av fjellhall.

Alternativ 3-Langum og alternativ 4-Daler

Områdene er i Nedre Eiker kommune regulert til LNF-område i gjeldende kommuneplan og består av store landbruksområder. Plasseringen av hensettingsanlegg her vil også påvirke landskapsbildet negativt. I tillegg er det arkeologiske kulturminner

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Viser til tidligere kommentarer til Drammen kommune.

Tas til orientering.

nær alternativ 4. Det er ikke aktuelt med en plassering som beslaglegger landbruksjord i Nedre Eiker kommune. I konklusjonen av analysen er det heller ikke valgt å gå videre med geografisk sporplan for disse alternativene.

Alternativ 5 - Ryggkollen

Området ved Ryggkollen er hovedsakelig regulert til råstoffutvinning i gjeldende kommuneplan. Landbruksjord vil også bli berørt av dette alternativet. Det er også antatt at dette området ikke har nok tilgjengelig areal til å dekke behovet for et hensettingsanlegg i den gjennomførte analysen.

Alternativ 6 – Skramnes

Deler av området er gravfeltet bestående av Skramneshaugene. området rundt gravhaugene er gitt svært høy verneverdi i forslag til kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2015-2027. I forslag til ny kommuneplanens arealdel er dette området foreslått som hensynssone kulturmiljø og omfatter et større område i tillegg til hensynssone kulturminne i gjeldende kommuneplan. Store deler av foreslått område ved Skramnes er også vurdert til å ha høyt potensial for arkeologiske funn i KDP for kulturminner og kulturmiljø i Nedre Eiker. Området er også delvis brukt til landbruk samtidig som det er hensynssone for bevaring av naturmiljø med vegetasjon av viktige naturtyper i det aktuelle området.

Alternativ 7 - Losmoen

Den østre delen av dette alternativet berører Nedre Eiker kommune. Området er i gjeldende kommuneplan regulert til friområde-nåværende, idrettsanlegg nåværende, næringsvirksomhet nåværende og boligbebyggelse-nåværende i tillegg til faresone flom. Dette ligger i nærføring med boligbebyggelse og vil ha negative konsekvenser for beboerne i området. Det er i analysen også påpekt behov for at enkelte bygg må rives.

Nedre Eiker kommune vurderer de ikke-prissatte konsekvensene til å være større enn nytten av å omdisponere arealer i kommunen til hensettingsanlegg, da spesielt med tanke på landbruksområder. Konklusjonen er at det ikke bør velges et alternativ som er evaluert negativt på ikke prissatte konsekvenser og risiko, så lenge det finnes bedre alternativer nærmere Drammen stasjon (fjellhall og Sundland).

Selv om det ikke er tegnet ut geografiske sporplaner for disse, er de vurdert å være egnet til hensetting.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Sande kommune

Rådmannens vurdering

Jernbaneløstet opplyser at arealsøket i fase 3 er foretatt i samråd med berørte kommuner. Rådmannen vil innledningsvis sterkt beklage at Sande ikke har vært involvert i planprosessen. Kommunen har dermed ikke hatt muligheten til å gi innspill til Tuft forslaget.

Det foreslåtte arealet på Tuft var også en del av tidligere konseptvalgutredning for godsterminal i Drammensområdet. I en uttalelse av 13.06.12 (KST-39/12) gikk kommunestyret sterkt mot dette forslaget. Arealet på Tuft består av ca 170 daa dyrket eller dyrkbar mark. I kunnskapsgrunnlaget til Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) er arealene i det alt vesentlige klassifisert som høyproduktive landbruksarealer. Etter rådmannens oppfatning kan etablering av hensettingsspor for tog ikke forsvare en så vesentlig bruk av dyrket areal, så lenge det finnes alternative løsninger.

Forslaget berører videre en viktig viltkorridor mellom vest og øst,

Jernbaneløstet beklager at Sande ikke ble invitert til møte jamfør de andre berørte kommunene.

Tas til orientering.

med etablert viltundergang under jernbanen og E18. Mindre anlegg i området har ikke blitt tillatt med henvisning til viltkorridoren.

Rådmannen vil derfor anbefale en høringsuttalelse der Sande kommune krever at alternativ 10 – Tuft – tas helt ut av vurderingsgrunnlaget.

Modum kommune

Vi viser til høringsrapporten for Hensettingsprosjektet (høringsfrist 10.9.15.), samt dagens telefonsamtale (21.8.15).

Modum kommune eier ca 550 mål like ved jernbanen og Rv 35 ved Geithus. På området Skredsvikmoen er ca 280 mål avsatt til næringsformål i dagens kommuneplan og resten består av LNF/furuskog. Området er omtrent flatt og har fjell i dagen flere steder. Området ligger 18 km fra dagens stasjon i Hokksund. Syd i området synker terrenget slik at man kan gå under Rv35 og treffe jernbanen. Kart vedlagt.

Vi mener Skredsvikmoen kan være et godt egnet areal for hensetting og verksted for Jernbaneverket, enten for Hensettingsprosjektet eller KVV Hokksund stasjon. Vi vil spille inn kommunens areal til begge prosjektene.

Vi ønsker et møte med Jernbaneverket for å presentere mulighetene på Skredsvikmoen.

Renathe og Magnus Wammen

Arealene som Jernbaneverket foreslår til hensetting av tog på Tuft ligger i et sammenhengende og godt opparbeidet jordbruksområde. Ifølge Skog og landskaps jordkvalitetskart

<http://gardskart.skogoglandskap.no> er de fulldyrka arealene på Tuft av beste rangering - svært god jordkvalitet. Dette er jord av høy nasjonal verdi og er viktig at forblir LNF-områder.

Vi er grunneiere av Gnr78 Bnrl i Sande kommune hvor vi driver noe av de foreslåtte arealene. Vi har lagt om jordene til økologisk drift og produserer eget mel av produktene fra gården.

Ifølge jordlova § 9 Bruk av dyrka og dyrkbar jord

Dyrka jord må ikke brukast til føremål som ikkje tek sikte på jordbruksproduksjon. Dyrkbar jord må ikkje disponerast slik at ho ikkje vert eigna til jordbruksproduksjon i framtida.

Samfunnsinteressene i denne saken er viktig, men de overgår ikke jordlovens paragraf så lenge det fins alternativer som ikke berører så store viktige jordbruksareal. Vi vil rose Jernbaneverket for å se på alternativer og forslag som ikke foreslås på så store arealer av dyrka og dyrkbar jord.

Vi vil gjøre det klart at vi ikke vil gi fra oss noe dyrka eller dyrkbar jord til annet enn jordbruksformål. Vi krever derfor at Jernbaneverket trekker alternativet med toghensetting på Tuft ut av den videre konsekvensutredningen og som et reelt alternativ til plassering. Vi legger også like sterke krav, til det å ikke bruke de samme arealene til en mulig godsterminal på disse jordene.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering. Se også kommentar til Buskerud fylkeskommune.

Møtet ble avholdt 10.9. Våre foreløpige vurderinger anser området som mindre egnet til hensetting, bl.a pga. lang avstand til Hokksund/Drammen og vanskelige atkomstforhold.

Tas til orientering. Se også kommentarer til Vestfold fylkeskommune.

5.3 Korridor 3 – Kongsberg

Aktør	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Kongsberg kommune <i>Vedtak i formannskapet 26.8.15</i> Kongsberg kommune har mål om en god togforbindelse fra Kongsberg til Oslo S og Oslo lufthavn med - to tog i timen i første omgang og fire tog i timen på sikt - en reisetid på godt under en time til Oslo S - togtilbud som betjener Kongsberg Teknologipark med nytt togstopp - utbygd bane senest i 2030 Kongsberg kommune vil delta og samarbeide med Jernbaneverket om utredningene. Kongsberg vil forsterke markedsgrunnlaget for tog gjennom sin kompaktbystrategi med utbygging i sentrum og knutepunktutvikling. Effektive hensettingsarealer for tog i Kongsberg inngår i denne utviklingen og kommunen vil arbeide for å finne gode løsninger. I arbeidet med endelige løsningen for hensettingsarealer anbefaler Kongsberg kommune at følgende hensyntas: - løsningen må ha kapasitet til to tog i timen med muligheter for framtidig kapasitet tilpasset hyppigere togtilbud - Kongsberg kommune anbefaler at alternativsammenlikningene i større grad omfatter samfunnsøkonomiske hensyn. Hensyn til knutepunktutvikling og arealutvikling er viktig også for kundegrunnlaget til tog og må inngå ved sammenlikning av alternativene. - Kriterie 3 gir ikke en fullstendig samfunnsøkonomisk vurdering av alternativene. Sentrale byutviklingsområder som er regulert til byggeområder, må verdsettes høyt i forhold til knutepunktutvikling. - utredning om hensettingsarealer i Kongsberg må sees i sammenheng med utredning om framtidig togtilbud til Kongsberg. Det vises til bestillingsbrev fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket om utredningen. - framdrift av arbeidet med hensetting må tilpasses framdrift av nytt togtilbud til Kongsberg. - Kongsberg kommune vil arbeide for en raskere framdrift for et godt togtilbud til byen enn det som foreligger i dagens planer. Kommunen ønsker ferdig utbygd bane senest i 2030. - Kongsberg kommune anbefaler at område 1, 4 og 6 utredes videre som alternativer for hensetting. Område 4 kan være aktuelt dersom utredning om tog til Kongsberg konkluderer med ny trasé for jernbanen. - Utredning av område 1 må omfatte samfunnsutvikling, byutvikling, knutepunksutvikling og konsekvenser og løsning for fylkesvei 88 kryssing av jernbanen og ny bru Withsgate og Numedalsveien.	Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering. Jernbaneverket ser frem til et godt samarbeid. Dette er hensyntatt. Vil bli ivare tatt i den offentlige planprosessen. Tas til orientering. Dette vil bli sett i sammenheng og koordinert. Gjennomføring/utbygging må være ferdig når togtilbud iverksettes. Tas til orientering. Innspill tas med i videre prosess. Innspill tas med i videre prosess.

5.4 Korridor 3 – Tønsberg

Aktør

Uttalelse

Tønsberg kommune

FPN-103/15 Vedtak:

1. Tønsberg kommune ber om følgende endringer til anbefalinger for punkt 3.3.5 Tønsberg i Delrapport fase 3 for Hensetting Østlandet:

- a.) Alternativ 9 Tønsberg nord forskyves nordover til område D14, avsatt til framtidig næringsvirksomhet på Barkåker i kommuneplanens arealdel 2014-2026. Dette området anses som det best egnede område nord for Tønsberg langs ny dobbeltsporet jernbane. Kommunen anbefaler at dette alternativet utredes og vurderes nærmere.
- b.) Øvrige forslag i Tønsberg kommune anbefales ikke til hensetting av tog. Dette gjelder følgende områder: Alternativ 4 Auli og alternativ 5 Akersmyra langs eksisterende ensporet jernbanetrase.

Forholdet til kommuneplanen:

Alle foreslåtte alternativer i Tønsberg kommune ligger i LNF områder i kommuneplanens arealdel 2014 – 2026, vedtatt 17.06.2015.

Vurderinger:

I møte mellom Jernbanelverket og flere vestfoldkommuner (deriblant Tønsberg) i oktober 2014 ble det gitt signaler fra Tønsberg om egnede arealer for hensetting av tog. Det ble formidlet at de mest egnede arealene var "Sem og sørover" eller "Barkåker og nordover". Rådmannen oppfatter at disse signalene i dette siste innspillet fra Jernbanelverket ikke er hensyntatt.

Områdene 4 og 9 som Jernbanelverket peker på for hensetting av tog er konfliktfylte:

- Område 4 - Auli: Dyrket mark av god kvalitet/bonitet

Område 9 - Tønsberg nord: Omfattes av hensynssone Jarlsberg H570_47: Bevaring av nasjonalt og lokalt viktige kulturmiljø og kulturlandskap. Hensynssonen her er innarbeidet i arealdelen i denne revisjonen, og tidligere vedtatt gjennom Regional plan for bærekraftig utvikling (Vestfold fylkeskommune). I tillegg er det dyrket mark av god kvalitet/bonitet her, samt at det er i delvis konflikt med G5-veg under etablering fra Tønsberg sentrum til Barkåker.

Utdrag fra retningslinje for hensynssonen for Jarlsbergområdet i kommuneplanens utfyllende bestemmelser med retningslinjer:

«Innenfor de avsatte sonene drives det aktivt landbruk og viktig produksjon av mat. Denne næringen sikrer opprettholdelse av kulturlandskapet slik vi kjenner det. Hensikten med hensynssonene er å bevare nasjonalt viktige historiske områder hvor kulturminner og landskapsrom samlet danner et særegent, helhetlig kulturmiljø. Retningslinjene er ment å være verktøy for vurdering av tiltak slik at kulturminnene og kulturmiljøene, sammenhengen mellom disse og landskapene de ligger i opprettholdes. Områdenes særpreg skal bevares og vesentlige tiltak vurderes strengt».

«Jarlsberg H570_47 Jarlsberg Hovedgård er et av Norges best bevarte barokke slottsanlegg og kan oppleves i sin opprinnelige, landskapsmessige sammenheng. Gårdsanlegget med Sem kirke, husmannsplasser, veier, allèer, parker, rettersted mm ligger i et sammenhengende, åpent kulturlandskap som skal bevares. Området er usedvanlig rikt på kulturminner.»

Jernbanelverkets kommentar

Innspill om å se på området nord for alternativ 9 tas tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Vi ber om at Jernbaneverket innarbeider hensynene ovenfor i fremtidige vurderinger av alternativer for hensetting av tog, og finner andre områder som er mindre konfliktfylte.

Alternative løsninger:

Tønsberg kommune har i brev av 16.06.2015 gitt tilbakemelding til Jernbaneverket om at områdene alternativ 4 – Auli og alternativ 9 – Tønsberg nord som er vurdert i Delrapport 3 Hensetting Østlandet ikke er ønsket av kommunen. Tønsberg kommune anbefaler at alternativ 4 – Auli tas ut i videre arbeid og at alternativ 9 – Tønsberg nord forskyves nordover til område D14, avsatt til framtidig næringsvirksomhet på Barkåker i kommuneplanens arealdel 2014 - 2026. Dette området anses som det best egnede område nord for Tønsberg langs ny dobbeltsporet jernbane som ferdigstilles innen 2023.

Valg av trase sør for Tønsberg mellom Tønsberg og Larvik er ikke avklart enda og det blir derfor uheldig å legge et nytt hensettingsanlegg langs dagens ensporet jernbane sør for Tønsberg. Dette vil også øke tomkjøringskostnadene betydelig og fører til behov for endring av planlagt sporplan for Tønsberg stasjon.

Stokke kommune

Behandlinger og vedtak

Formannskapetets innstilling enstemmig vedtatt (28-0).

1. Stokke kommune er positiv til å vurdere de foreslåtte hensettingsområdene innenfor Stokke kommunes grenser nærmere.
2. Eventuell plassering av hensettingsanlegg på det framtidige næringsområdet Torp øst må løses på en slik måte at arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
3. Et mulig hensettingsanlegg bør ikke komme i konflikt med landbruksinteresser.
4. Videre planlegging av et eventuelt hensettingsområde må skje i nært samarbeid med kommunen
5. Stokke kommune er skeptisk til det foreslåtte området Vestre Stavnum, da det har potensial til å komme i konflikt med fremtidig utvikling av næringsområder og/eller en ny flyplassterminal.
6. Stokke kommune henstiller til at eventuelt hensettingsområde Bøle Nord og Sør ikke går på bekostning av landbruksarealer

Start og stoppsted og trasévalg

Når overordnede myndigheter skal velge et område der hensetting kan skje, er det for vårt område (Stokke) definert ut fra Tønsberg. Men i utredningen er det pekt på at om hensetting skjer ved eller i umiddelbar nærhet av Stokke stasjon, vil det kunne gi mulighet for pendelstart Stokke (alt 3.2, Vestre Stavnum og 3.2, Bøle nord. Det bør også kunne gjelde de øvrige alternativer innenfor Stokkes kommunegrenser.

Minst like viktig og avgjørende for valg av hensettingssted er hvilken trasé den framtidige IC-linja skal følge. Per sommeren 2015 er vestfjordforbindelsen den foretrukne, men det utredes hvorvidt dette er gjennomførbart innenfor de gjeldende rammer. Uansett vil traséen krysse gjennom Stokke sentrum, og også passere øst for Torp lufthavn. Både trasévalg og hensettingsområde vil kunne påvirke framtidig frekvens og kjøremønstre. Noe som i sin tur kan få betydning for nåværende og framtidige etableringer både av næringsliv og boområder.

Innspill tas med i videre prosess.

Innspill tas med videre i prosessen. Se forøvrig merknad under *vedtak* over.

Viser til kommentar til Vestfold fylkeskommune.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Jernbaneverket ser i utgangspunktet etter arealer som minimerer bruk av landbruk etc, men det er arealkrevende anlegg der det kan være vanskelig å unngå dette i sin helhet.

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess.

Tas til orientering.

Se kommentar under pkt 3 *Vedtak* over.

Se Tema 3 – Forutsetninger/togtilbud og kapittel 5.

Det er viktig å se trase- og framtidig hensetting i sammenheng.

Sandefjord kommune

Vedtak i formannskapet:

1. Sandefjord kommune er positive til videre utredning av hensettingsareal. Utredningen bør omfatte en vurdering av mulighetene for pendelstart i Søndre Vestfold.
2. Sandefjord kommune er positive til videre utredning av «Bøle-alternativene». Ved videre utredning av disse alternativene bør det forutsettes at Torp lufthavn kan inngå i startpendelen.
3. Et alternativ på det fremtidige næringsområdet på Torp øst bør også utredes som mulig hensettingsareal. Utredningen må inneholde en vurdering av om arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
4. Det videre utredningsarbeidet bør innbefatte:
 - a. En mer langsiktig vurdering av arealenes egnethet, herunder økonomiske hensyn.
 - b. En grundigere vurdering av ikke-prissatte konsekvenser (herunder landbruksinteresser) før utsiling.
 - c. En vurdering av arealenes egnethet som driftsbasis, samt positive ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner og annen infrastruktur.
 - d. En klarere kobling mot den pågående planleggingen av IC-strekningen Tønsberg – Larvik.

Arealer i Sandefjord:

Rådmannen mener at det er viktig å samarbeide med JBV for å finne hensettingsområder som muliggjør økt togkapasitet på Vestfoldbanen og økt frekvens til/fra Sandefjord. På den annen side er det utfordrende å finne så store arealer (75 dekar) uten vesentlige arealkonflikter. I og rundt Sandefjord har mange områder verdier som natur-, friluftslivs-, rekreasjons- og landbruksområder, eller som byggeområder (bolig- og næringsområder med mer).

Under følger en kort vurdering av spredtbygde/ubebygde områder nær eksisterende jernbanetrasé.

Sandefjord vest:

Vest for Sandefjord by er det i kommuneplanens arealdel vist hensynssoner for kulturmiljø og friluftsliv på store deler av arealene syd for eksisterende jernbanetrasé. I dette området finner vi blant annet Virikvassdraget med tilhørende landskapsdrag og landbruksarealer av høy kvalitet, Marum («Vestmarka») og golfbanen. I tillegg er det mange kulturminner i området, på begge sider av jernbanen. Nord for dagens jernbanetrasé er det en kombinasjon av landbruksarealer og boliger (Gemini og Furustad). Både i kommuneplanen og regional plan for bærekraftig arealpolitikk er det antydning at en betydelig del av byens boligvekst skal skje i Sørby/Kroken-området.

Sandefjord øst:

I de bynære områdene øst og nord for sentrum er det også en kombinasjon av boligområder og landbruksarealer. Nord for byen har man store sammenhengende friluftsområder i Hjertås («Nordmarka»). Syd og øst for dagens jernbanetrasé er det konflikt i forhold til kulturminneområdene rundt Gokstadhaugen og Heimdal. Videre nordover er det påvist dårlige grunnforhold ved Unnebergbekken.

Råstad-området:

Jernbaneverket har identifisert to lokaliteter nord for Unneberg, i områdene nord og syd for Råstad stasjon. I forhold til kulturmiljø og naturverdier kan konfliktnivået være noe lavere her enn i de ovennevnte områdene. På den annen side er det spredt bebyggelse og mye dyrket mark på begge sider av jernbanen i dette området,

Tas til orientering. Se Tema 3 - Forutsetninger/ togtilbud og kapittel 5.

Tas til orientering. Se tema 3 – Forutsetninger/ togtilbud og kapittel 5.

Tas til orientering.

Temaene under vil bli utredet nærmere i forbindelse med offentlig planprosess i neste planfase.

Tas til orientering.

Informasjon/faktaopplysninger vedrørende de enkelte alternativer nedenfor tas til orientering og vil være nyttige innspill i det videre arbeidet.

også innenfor eller i umiddelbar nærhet til de to arealene som JBV har pekt på.

Torp øst:

Med Torp øst menes det kommunaleide arealet på østsiden av lufthavnens rullebane til kommunegrensen (gbnr 59/9). På andre siden av kommunegrensen eier Stokke kommune et ennå større areal. På sikt har Sandefjord og Stokke ambisjoner om å utvikle arealene (totalt ca. 2 300 dekar) til et næringsområde.

Kombinasjonen av flystøy og områdets militære historie gjør at området har lavere verdi som rekreasjons- og friluftsverdier enn øvrige omtalte områder. Det er lite/ingen boligbebyggelse innenfor området. Også på Torp øst er det en del landbruksarealer, men betydelig mindre enn i de øvrige områdene, og ikke i de områdene som ligger nærmest jernbanen.

Torp lufthavn:

Torp lufthavns nedslagsfelt er i dag definert som Arendal til Drammen. En vesentlig del av klimaavtrykk fra drift av lufthavner skyldes transport av passasjerer mellom bosted og lufthavn. For lufthavnen er en godt utbygd kollektiv tilbringertjeneste et viktig alternativ til privatbil. På det meste har lufthavnen i dag 8 000 personer gjennom terminalen pr. døgn.

Utvikling av Torp som regionalt trafikknutepunkt blir stadig viktigere etter hvert som antall reisende øker. Stoppested Torp har nå vært i drift siden januar 2008 med skyttelbuss til flyplassen. Passasjertallet er i god utvikling, og i 2014 brukte 140.000 passasjerer tog til/fra Torp. Utbygging av InterCity bane gjennom Vestfold, samt en framtidig sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, bør muliggjøre en større andel av de reisende kan benytte tog på reisen til/fra Torp i fremtiden.

Kommunesammenslåing:

Det er vedtatt at Sandefjord, Stokke og Andebu kommuner skal slå seg sammen til én kommune fra og med 01.01.2017. Det pågående arbeidet vil ha betydning for den nye kommunen, fordi 3 av 4 arealer JBV foreslår å lage sporplaner for vil ligge i den nye kommunen. Av tidshensyn blir denne saken behandlet enkeltvis av kommunene, men det er naturlig at Fellesnemda involveres i den videre prosessen.

Rådmannens merknader til Jernbaneverkets høringsutkast:

I fremtiden kan kombinasjonen av (1) vesentlig redusert reisetid Oslo – Søndre Vestfold, (2) forbedret togtilbud, (3) befolkningsvekst, (4) mulig passasjervekst på Torp lufthavn og (5) utvikling av et nytt stort næringsområde på Torp øst, gjøre det vel så aktuelt å starte pendelen i Søndre Vestfold som i Tønsberg. Med bakgrunn i dette er Sandefjord kommune skeptisk til at økonomiske hensyn i forhold til tomtogkjøring til/fra Tønsberg, i det som blir en kort mellomfase (2024 til 2030), tillegges så stor verdi i vurderingen. Hensetting av tog vil beslaglegge et stort areal i et hundreårsperspektiv. Det er således viktigere at lokaliseringen er optimal i 2030, og lenge etter det, enn i 2024. Rådmannen mener at vurderingen av de ikke-prissatte konsekvensene i høringsutkastet kan oppfattes som noe underordnet de prissatte konsekvensene, slik som investeringskostnader og tomtogkjøring.

Det bør gjennomføres en mer omfattende vurdering av de ikke-prissatte konsekvenser før man starter utslingsarbeidet.

I det foreløpige rapportutkastet har man ikke vurdert alternativenes egnethet som driftsbasis, eller positive ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner eller annen infrastruktur. Rådmannen er skeptisk til at lokalitetene vurderes som «satellitter»

Tas til orientering.

Tas til orientering.

I samsvar med JBV's planer for videre prosess. Se Metode 1 – Prosess og kapittel 6.

som ikke forholder seg til omgivelsene. Ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner og infrastruktur er et viktig lokaliseringskriterie som bør belyses i utredningen.

Utredningen kan med fordel knyttes tettere opp mot planleggingen av IC-strekningen Tønsberg – Larvik.

Det synes noe uheldig å foreta en rangering av alternative lokaliteter og utsiling før man vet om ny jernbanetrasé mellom Tønsberg og Stokke vil gå i nærheten av dagens trasé eller under Tønsbergfjorden. Det er rimelig å anta at en ny trasé under fjorden vil styrke egnetheten til alternativ 1, 2, 3 og 8 på bekostning av alternativ 4, 5, 6 og 7. På den annen side registrerer vi at alle alternativene det foreslås å utarbeide geografiske sporplaner for ligger langs, eller i umiddelbar nærhet til, en mulig fremtidig trasé under Tønsbergfjorden.

Vestfold Bonde- og småbrukarlag

Ca. 20 % av arealene i Vestfold er fulldyrka jord, og størsteparten av den jorda er egnet for kornproduksjon.

Denne jorda er i hovedsak lokalisert i Sande, Tønsberg, Stokke og videre langs kysten til og med Larvik. Dette er arealer av stor nasjonal verdi som i tillegg gir grunnlag for stor økonomisk verdiskaping i jordbruket. I de samme områdene ligger det store arealer med dyrkbarjord som også bør spares for nedbygging, da en god del av dem med relativt enkle midler kan dyrkes opp.

Fratrukket arealer av dyrka og dyrkbar jord er det fortsatt store arealer i Drammensområdet og Tønsbergområdet som består av skog- og fjellgrunn. Vi vil rose Jernbaneverket for å legge fram mange alternativer til toghensettingsområder, og vi anmoder Jernbaneverket om å legge toghensettingsområdene til arealer av skog- og fjellgrunn.

Tuft:

De foreslåtte arealer ligger i et sammenhengende og godt opparbeidet jordbruksområde. Ifølge Skog- og landskapsjordskvalitetskart <http://gardskart.skogoglandskap.no> er de fulldyrka arealene av beste rangering, det vil si svært god jordkvalitet. Dette er jord av nasjonal verdi som gir grunnlag for høy matproduksjon.

Hensyn i området:

Området har også en viktig etablert viltkorridor under dagen jernbane og E 18 ved Bergsskog i Sande, den binder Østskogen mellom Vestskogen i Sande og Drammen kommuner. Denne viltkorridoren vil bli berørt, da et hensettingsområde for tog vil oppfattes som en stor barriere for viltet. Det er viktig at viltet fortsatt kan bruke den etablerte korridoren under dagens jernbanetrasé og E 18. Det foreslått berørte arealet består av tykk havavsetning som gir risiko for vanskelige byggeforhold. Det er i tillegg registrert kvikkleire ca. 700 meter vest for Tuft.

Tønsbergområdet

Det er fortsatt knyttet usikkerhet til eksakt plassering av ny jernbanetrasé i Tønsbergområdet retning Sandefjord. Vi støtter derfor fylkesrådmannen i Vestfolds innstilling om ikke å ta standpunkt til de foreslåtte hensettingsområdene enda, men vi mener som fylkesrådmannen at hensettingsområdet for Tønsbergområdet bør ligge mellom Stokke og Sandefjord.

Videre planlegging av hensettingsanlegg i tilknytning til IC-strekninger vil gjennomføres/samordnes med IC.

Tas til orientering.

5.5 Korridor 3 – Hønefoss

Aktør	
Uttalelse	Jernbaneverkets kommentar
Ringerike kommune <u>Faglig innspill til Buskerud fylkeskommune</u> Vi viser til deres brev av 30.06.2015 samt brev fra Jernbaneverket av 25.06.2015. I brevet deres ber dere om tilbakemelding på rapport fra Jernbaneverket av 23.06.2015 om toghensetting i Hønefoss-området, innen 1.september i år. <i>Kommunens møte med Jernbaneverket</i> Vi viser også til vårt møte med Jernbaneverket 02.09.2015 hvor saken ble drøftet, samt dialog med fylkeskommunen om saken og om fristen for uttalelse som var satt til 1.september. I møtet med Jernbaneverket ved Bodil Riis ble vi orientert om at denne saken er et alternativsøk i en tidlig fase. I møtet og i dette notatet framkommer våre faglige innspill til forbedring av den videre prosessen. For Ringerike kommune hadde det primært vært ønskelig at rapporten omarbeides på bakgrunn av våre innspill, og at den deretter gis en politisk behandling. Jernbaneverket opplyste imidlertid at de ønsker å legge opp til at den politiske behandlingen av kommunens høringsuttalelse vil komme i forbindelse med høring av planprogram for Ringeriksbanen og E16. Vi forutsetter at prosjektet tas med i planprogrammet. <i>Rapporten fra Jernbaneverket av 23.06.2015.</i> Rapporten er en delrapport om behovet for og lokalisering av hensettingsplass for tog på Østlandet og service for disse. Delrapporten tar for seg Hønefoss stasjon på Inter-City-nettet. Behovet er i hovedsak knyttet til Intercity-togene, men parkering av fjerntog er også nevnt som et framtidig behov. <i>Kommunens faglige vurderinger av alternativene</i> Kommunens faglige vurdering berører i liten grad jernbanetekniske og jernbaneøkonomiske forhold, men tar for seg samfunnsmessige hensyn, med vekt på landbrukshensyn og jordvern. 1-Brenninga Dette området har Treklyngen spilt inn som grunneier i området. Jernbanelinjen er ikke elektrifisert fra Hønefoss stasjon til Brenninga. En elektrifisering vil gi synergieffekt for Treklyngen som søker å etablere industri som vil nytte jernbanen til godstrafikk. Allerede i dag er dette behovet til stede da bedriften driver en omlastingsterminal for tømmer i området. Kommunen har ikke faglige motforestillinger til at Brenninga blir vurdert, men vil peke på at forholdet til elvekorridoren og til naturmangfoldet må vurderes. 2- Nedre Kilemoen. Her tror vi det er et potensiale. Kommunen har hatt møte med de to grunneiere som har arealer som ser ut til å oppfylle kriteriene for lokalisering. Det gjelder eiendommene 50/1, eier Anne Bang Lyngdal og 50/171, eier Lager Nord Eiendom AS ved Terje Tandberg Transport AS. Disse er positive til å gjøre avtale med Jernbaneverket. Arealet ser for oss ut til å kunne oppfylle mange lokaliseringskriterier: 1-Arealet er i dag i nærheten av eksisterende spor.	Tas til orientering. . Tas til orientering. Innspill tas med i videre prosess. Innspill tas med i videre prosess.

2-Arealene er relativt nært opp til start-/sluttpunkt for togdrift. Som er Hønefoss stasjon.

3-Arealene kan gi lav gjennomføringskostnad, har god byggegrunn. nærhet til vei, vann, avløp og elkraft. Det går en vannledning over eiendommene. Denne må legges om. Dagens veiløsning om Hønefossveien kan bedres med veitilknytning til Fv. 172, Vestre Adalsvei og deretter til E16

4-Arealene er store og gir utvidelsesmuligheter. Til sammen i størrelsesorden 130 daa.

-Arealene har egnet form og beliggenhet. De er helt flate, er i plan med jernbanesporet og er i kommuneplanen og i reguleringsplanen satt av til industri. Det vil si at det ikke er arealkontlikter. Dersom arealet skal nyttes til prosjektet, er det naturlig å lage en ny detaljregulering. Arealene ligger mot større industrimiljøer og gir ikke miljøulempen til boliger eller annen miljøfølsom virksomhet. Det er i dag jernbanevirksomhet på arealene i form av jernbanetransport og lagring i eksisterende bygning. Bygningen er stor, ca.230 meter lang, med jernbanespor og nyttes i dag også som lager for Riksantikvaren for samferdselshistorisk materiell. Jernbanelinjen er ikke elektrifisert fra Hønefoss stasjon.

3-Follum industriområde.

Dagens eier er Treklyngen, som har uttrykt interesse for et samarbeid om prosjektet, men den sporplanen som er vist i rapporten er ikke lokalisert i tråd med grunneieren sitt ønske og alternativet må etter kommunens vurdering, trekkes ut. Treklyngen har spilt inn alternativ 1 Brenninga.

4-Tolpinrud

På Tolpinrud vil det uansett være behov for en kopling av jernbanesløyfen som går om Hønefoss stasjon. Det kan også være aktuelt å lokalisere stopp for fjerntogene til Bergen i området. Vi ser at bruk av området til hensetting, vil samlokalisere funksjoner for jernbanedrift. En del av det aktuelle området er skog, men en stor del er kornåker. Området har vært planert i forbindelse med anleggsarbeid og er ikke den beste dyrkingsjorda. Omdisponering er ikke ønskelig sett ut fra jordvern hensyn, men vi vurderer det slik at her kan jordvernet måtte vike til fordel for det store samferdselsprosjektet dersom andre lokaliseringer ikke kan la seg gjennomføre.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

6.0 Korridor 4 – Felles

Aktør

Uttalelse

Oppland fylkeskommune

Vi viser til mottatt brev datert 25.06.15 m/utredningen «Hensetting Østlandet», og til møte i Jernbaneverket 27.08.15. I nevnte møte ble det fra Jernbaneverket presisert at utredningen er oversendt fylkeskommunene og at uttalelse ønskes ut fra et «samferdselsståsted». Nevnte møte viste imidlertid hvilke utfordringer / målkonflikter man møter på i lokalisering av denne type anlegg, og utfordringene må tas tak i og vurderes nærmere. Vi har sendt nevnte rapport på høring til Statens vegvesen, Fylkesmannen i Oppland og Gjøvik kommune, og vi viser til vedlagte uttalelse fra disse.

Vi oppfatter rapporten til å være en første fase i kartleggingen av mulige arealer som kan være aktuelle for hensettingsanlegg.

Jernbaneverkets kommentar

Tas til orientering.

Plasseringen av anleggene må være en avveining mellom transportørenes fordeler og ulemper, sett opp mot andre konsekvenser inkludert konsekvenser for det arealet som beslaglegges.

Vurderingene knyttet til innholdet i kriteriene mener vi er mangelfull. Kun kriteriet for «kostnader for tomkjøring» er verdsatt. Vurderingene knyttet til kriterie 2 «kostnader knyttet til investering» og kriterie 3 «ikke pris-satte konsekvenser og risiko» kommer ikke fram i rapporten. Det stilles derfor spørsmål ved innholdet og vurderingene av disse.

Togtilbudet på Gjøvikbanen har siden 2006 vært konkurranseutsatt. Dette innebar bl.a. et bedre togprodukt med flere avganger og bedre materiell. Resultatet har blitt flere reisende. Togtilbudet på Gjøvikbanen (til/fra Gjøvik) er den eneste strekningen på Østlandet som ikke har 1-times frekvens. I forbindelse med ny konkurranseutsetting er det fra Jernbaneforum Gjøvikbanen, regionene og fylkeskommunen et krav om at togtilbudet må forbedres ytterligere gjennom 1-times frekvens og nytt togmateriell. Dette vil bl.a. kreve mer strøm og nye kryssingsspor.

Rapporten «Hensetting Østlandet» er således viktig da hensetting er en nødvendig faktor for å kunne tilby et utvidet togtilbud på Østlandet som alle parter etterspør med bl.a. økt frekvens og kapasitet. Dette krever at strekningskapasiteten på banene økes. Rapporten anskueliggjør behovet for hensettingsareal fram til 2040. Areal skal også ivareta nødvendig areal knyttet til drift- og vedlikehold for togoperatør. 3 alternativer for hensetting er vurdert knyttet til Gjøvik; Gjøvik stasjon, Nygard og Dalen.

«Gjøvik stasjon»

Banestrekningene på Østlandet har begrenset kapasitet, og dette gjelder også Gjøvikbanen. Det er derfor ønskelig at hensetting skjer etter stasjonen, da tomkjøring ikke vil belaste sporet. Denne muligheten finnes imidlertid ikke på Gjøvik, og alternativ på banestrekningen må derfor vurderes.

Fylkeskommunen har sammen med en rekke parter nylig gjennomført et ATP-prosjekt i Gjøvik hvor et av målene har vært å knytte bysentrum bedre sammen med Mjøsa. Dagens jernbane og Rv 4 danner i dag en barriere.

Som det framgår av «hensettingsrapporten» er Gjøvik skysstasjon — i gjeldende reguleringsplan — regulert til parkering og tjenesteyting/bolig/forretning/kontor/bevertning. Dette er i tråd med sentrale og regionale myndigheters ønske om fortetting rundt kollektivknutepunktene. Tilrettelegging for de reisende med gode kollektivløsninger for buss og tog, og nødvendig parkeringsareal for reisende er viktig å ivareta i knutepunktet. Etablering av hensetting ved Gjøvik stasjon er mao i konflikt med målsettinger i byutviklingsarbeidet for Gjøvik.

Fylkeskommunen kan derfor ikke anbefale alt 1 med hensetting av 12 plasser fordelt på 6 spor ved Gjøvik stasjon.

«Nygard»

Som følge av byutviklingsmålene for Gjøvik, må det sees på en delt løsning mellom Gjøvik stasjon og Nygard. Jernbaneverket må utrede mulighetene for økt hensetting på Nygard og redusere behovet ved Gjøvik stasjon. Vi mener at dette må sees i sammenheng med det pågående KVV-arbeidet for Rv 4 og Gjøvikbanen.

«Dalen»

Dalen er et lite egnet sted - bl.a. ut fra avstanden til Gjøvik, og at

Det er gjennomført en kvalitativ vurdering av de ulike alternativene med utgangspunkt i utvalgte kriterier og angitt score, på overordnet nivå. Viser til Tema 2 - Metode.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

I samsvar med Jernbaneverkets vurderinger.

Tas til orientering.

Innspill tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

dette vil beslaglegge sporkapasitet på en allerede sprengt bane. Videre kan dette alternativet være i konflikt med jordverninteressene.

Hensetting er en viktig forutsetning for økt togtilbud, og behovet for avklaring må skje raskt. Fylkeskommunen vil bidra til at dette kan skje.

Fylkesmannen i Oppland

Generelt om prosessen

Fylkesmannen er usikker på hvor i prosessen dette arbeidet er i forhold til plan- og bygningsloven, men forutsetter at arbeidet framover følger prosess- og medvirkningsreglene samt utredningskravene etter plan- og bygningsloven.

Jordvern

For Gjøviks del, konkluderer analysen med at alternativ 3. Dalen er lite egnet for etablering av hensettingsanlegg bl.a. på grunn av at området består av landbruksjord. Fylkesmannen er tilfreds med at delrapporten ikke legger opp til omdisponering av dyrka areal i Oppland.

Naturmangfold

Vi er ikke kjent med at det er registrert arter eller naturtyper med særlig verdi for biologisk mangfold ved noen av de tre alternativene. Vi minner uansett om at vurderinger etter nml §§ 8-12 skal innarbeides i fremtidig planbeskrivelse, og at det tas hensyn til naturverdier gjennom bruk av arealformål og bestemmelser.

Støy

Fylkesmannen er ikke kjent med hvorvidt aktiviteter knyttet til hensetting av tog medfører støy av betydning. Vi forutsettes at eventuelle støykonsekvenser for beboere i nærheten blir tillagt vekt ved valg av lokalisering, og at avbøtende tiltak vurderes og innarbeides i planene.

Forurensning

Fylkesmannen er ikke kjent med hvorvidt aktiviteter på hensettingsplasser medfører fare for forurensning. Vi ber om at dette belyses i planbeskrivelsen, og at eventuelle avbøtende tiltak beskrives.

Statens vegvesen

Statens vegvesens ansvar i planarbeidet er i første rekke knyttet til arealbruken langs riks- og fylkesveger og som statlig fagmyndighet med sektoransvar på transportområdet. I denne saken uttaler vi oss primært som part i det forpliktende areal- og transportplansamarbeidet for byutvikling i Gjøvik. Øvrige parter i dette samarbeidet er Gjøvik kommune, Oppland fylkeskommune og lokalt næringsliv; representert ved Byen Vår Gjøvik.

Et viktig mål i byutviklingsarbeidet er å knytte bysentrum bedre sammen med Mjøsa, der både riksveg 4 og jernbanen utgjør barrierer. Samtidig er det et mål å legge bedre til rette for økt bruk av buss med Gjøvik stasjon som knutepunkt og ikke minst arbeide for et bedre togtilbud mellom Gjøvik og Oslo. Ved å etablere hensetting av togsett ved Gjøvik stasjon, for blant annet å bedre togtilbudet på Gjøvikbanen, forsterkes barriereeffekten. Her er det altså en konflikt mellom to, klare målsettinger i byutviklingsarbeidet.

Samtidig er det, som det går fram av rapporten, en vedtatt

Tas til orientering.

Utredningen er forut for planlegging etter plan- og bygningsloven. Neste fase vil følge prosessene etter plan- og bygningsloven . Se Tema 1 – Prosess og kapittel 5.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Støy vil være blant temaene som vurderes i neste planfase.

Se pkt over.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

reguleringsplan for stasjonsområdet. ROM Eiendom er gitt mulighet til å utvikle bygningsmasse med inntil 2000 m² + 9000 m² fordelt på flere etasjer. Jernbaneløst har p-plass for reisende med tog på areal som i tilfelle hensetting vil gå helt eller delvis tapt. Fra Jernbaneløst lokalt er det i flere sammenhenger hevdet at dagens p-areal er for lite og at det ønskes mer areal til parkering. Eventuell flytting av deler eller hele pendlerparkeringen for konsekvens for annen arealdisponering i nærområdet rundt stasjonen.

Ut fra den involvering Vegvesenet har i byutviklingen og flere, konkrete prosjekter knyttet til dette, mener vi at hensetting ved Gjøvik stasjon må minimeres. Hensetting av 12 togsett der er ikke forenlig med bystrategien. 8 togsett ved Gjøvik stasjon på kort sikt og senere utvidelse med 4 på Nygård, er et noe bedre alternativ.

I mangel av kunnskap om praktiske og tekniske krav til hvordan hensetting kan og må organiseres, foreslår vi at det utredes mulighet for 8 plasser på Nygård ved å sanere bygningene på Nygård stasjon og benytte mer areal der. Statens vegvesen går for øvrig ut fra at spørsmålet om hensetting vil inngå i konseptvalgutredningen for transportsystemet Oslo – Jaren – Gjøvik – Moelv som pågår.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

6.1 Korridor 4 – Gjøvik

Aktør

Uttalelse

Gjøvik kommune

Gjøvik stasjon

Gjøvik kommune kan ikke anbefale alternativ 1 Gjøvik stasjon med etablering av 12 hensetningsplasser på 6 spor der. Den løsningen vil få store konsekvenser for den nylig vedtatte reguleringsplanen for Gjøvik stasjon, og vil innebære at både utbyggingsarealer og parkeringsarealer vil forsvinne. Gjøvik kommune har stort fokus på å bli mer by, samt å knytte byen nærmere Mjøsa. Dette innebærer blant annet et ønske om fortetting på arealene rundt Gjøvik skysstasjon, samtidig som det er ønskelig at barrierene som Rv 4 og jernbanen utgjør mot Mjøsa reduseres. Alternativ 1 med full utbygging av hensetningsplasser vil være i strid med disse målene, og bør derfor ikke utredes videre.

Nygård stasjon

Alternativ 2 ved Nygård stasjon kan løse deler av enten det kortsiktige eller langsiktige behovet for hensetningsplasser, og Gjøvik kommune vil anbefale at det jobbes videre med en optimalisering av dette alternativet. Her er det ledige arealer som kan benyttes til dette formålet, og det vil være hensiktsmessig å benytte dette stasjonsområdet til hensetningsplasser for tog.

Alternativet må ses i sammenheng med den pågående konseptvalgutredningen for Rv. 4 og Gjøvikbanen, og at det kan være at Nygård stasjon kan være en god løsning som også er fremtidsstilpasset.

Dalen kommune

Dalen består av dyrket mark, og det vil være strid med jordvernet å benytte disse arealene til dette formålet.

Arealet er lett tilgjengelig fra Gjøvikbanen, og det er tilstrekkelig

Jernbaneløstets kommentar

Innspill tas med i videre prosess.

Innspill tas med i videre prosess.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

størrelse på arealet.

Siden arealet er dyrket mark anser Gjøvik kommune dette som et mindre egnet alternativ som kun bør utredes dersom det viser seg strengt nødvendig i mangel på andre hensiktsmessige løsninger.

Kombinasjonsløsning – Gjøvik stasjon og Nygard stasjon

Gjøvik kommune anser dette for å være en aktuell løsning. Ved etablering av kun 2 nye hensettingsspor på Gjøvik stasjon, vil reguleringsplanen for Gjøvik skysstasjon fortsatt la seg gjennomføre. I skissene er det vist servicebygg på arealene som er regulert til torg. Et viktig prinsipp i reguleringsplanen for Gjøvik skysstasjon er å sikre siktlinje fra Gjøvik fjellhall, gjennom Storgata og stasjonsområdet ned til Mjøsa. Dette er et vesentlig element i bystrukturen som stammer helt tilbake fra blyplanen som ble vedtatt i 1861. Det er dermed ikke akseptabelt med bygninger som kommer i denne sonen. Gjøvik kommune forutsetter at det kan ses på alternativer løsninger for disse funksjonene. I tillegg må videre utredninger av et slikt alternativ ses i sammenheng med en ny kryssløsning/adkomst inn til området mellom Gjøvikbanen og Rv. 4 fra Jernbanesvingen. Den regulerte adkomstløsningen lar seg ikke gjennomføre, og det vil være nødvendig med tett dialog med Gjøvik kommune og Statens vegvesen for å finne en optimalisert løsning.

Andre alternativer

Det bør også undersøkes om det finnes andre alternativer som er egnet. Ved Raufoss stasjon i Vestre Toten kommune er det for eksempel avsatt arealer til jernbaneformål i kommuneplanens arealdel. Det bør ses på om dette kan være et aktuelt alternativ i samarbeid med Vestre Toten kommune. Med ny strømforsyning på Gjøvikbanen vil noe av kapasitetsutfordringene på banen bedres. Det er beskrevet lite i utredningen om kapasitetsbegrensningene, og dette bør synliggjøres bedre i det videre arbeidet.

Gjøvik kommune ønsker å delta i den videre prosessen så langt det er hensiktsmessig.

Innspill tas med i videre prosess.

Raufoss er vurdert men utgikk da lokaliseringen innebærer store utfordringer for strekningskapasiteten, er ikke alternativer syd for Dalen vurdert

I samsvar med Jernbaneverkets planer for videre prosess.

7.0 Eventuelle andre strekninger

Aktør

Uttalelse

Telemark fylkeskommune

Hovedutvalg for samferdsel i Telemark fylkeskommune vedtok i møte 1. september 2015 følgende uttalelse (sak 65/15):

«Hovedutvalg for samferdsel stiller seg undrende til at Telemark fylkeskommune som regional utviklingsaktør ikke er orientert og involvert i arbeidet med utredningen «Hensetting Østlandet».

*Hovedutvalg for samferdsel ber om at perspektivet med full utbygging av IC til Skien innen 2027 (jamfør Østlandspakka) legges til grunn som premiss for analyser og vurderinger av tilrettelegging for hensettingskapasitet på IC.
Denne uttalelsen gis iforståelse med Skien kommune.
Uttalelsen var enstemmig.»*

Jernbaneverkets kommentar

Telemark fylkeskommune er orientert om arbeidet gjennom Plattform Vestfold. Siden arealsøket ikke omfatter områder i fylket har det ikke vært avholdt særskilt møte med TFK om saken.

Planlagt IC-tilbud er lagt til grunn for beregning av hensettingskapasitet i Skien.

5 Jernbaneverkets oppsummering og vurdering

Utfordringer i forhold til jordvern og andre ikke-prissatte konsekvenser

De fleste gir tilbakemelding om at de ser behov for nye hensettingsplasser slik at jernbanen kan utvikles til å dekke dagens og fremtidig etterspørsel etter togtenester, men mange påpeker at flere av de foreslåtte arealene får store konsekvenser for viktige jordbruksinteresser, kultur- og naturmiljø.

Jernbaneverket har tilstrebet å finne løsninger som i minst mulig grad kommer i konflikt med ikke-prissatte konsekvenser, men pga anleggenes størrelse og krav til utforming mm har det vært utfordrende å finne arealer som i sin helhet ligger utenfor. Jernbaneverket vil ta de faglige innspillene med i videre prosess og i samråd med blant annet berørte kommuner peke ut hvilke alternative løsninger og evt andre områder som er aktuelle i neste planfase.

Lokale ønsker om endringer i togtilbud

Det er kommet noen lokale innspill i forhold til ønsket togtilbud og synspunkter om at utredningen burde vurdert endringer i togpendler og stoppmønster, samt hvilket potensiale og effekter dette vil gi lokalt.

På mellomlang sikt (NTP 2018-29) er utredningens mandat å tilrettelegge for et hensettingsbehov med grunnlag i frekvens, stoppmønster og pendelutvikling jfr rutemodell R 2027. R 2027 tar utgangspunkt i fremtidig markedsetterspørsel og tiltak som gir mest nytte totalt sett. Nytt togtilbud på Intercitystrekningene og andre tilbudsforbedringer inngår i R2027.

På lang sikt er det lagt til grunn ytterligere tilbudsforbedringer.

Vi understreker at lokalisering av hensettingsanlegg ikke er til hinder for endringer i togtilbudet. Det er imidlertid viktig at anleggene vi bygger er robuste og dimensjonert med tilstrekkelig kapasitet.

Togtilbudet er ikke statisk og endringer vil kunne komme som følge av endringer i etterspørsel (der arealpolitikk, fremkommelighet for bil, kapasitet på jernbanenettet mm. er viktige faktorer). Jernbanenettet inngår i et helhetlig system der endringer ett sted kan få store konsekvenser et annet sted. Utvikling av rutemodeller baseres på et omfattende planleggingsarbeid. Endringer kan innebære behov for både infrastrukturtiltak og materiellanskaffelse.

Viser for øvrig til Trafikkavtalen mellom Staten (SD) og NSB som blant annet omhandler prosedyrer vedrørende regionale forslag til endringer av togtilbud, behandling av endringsforslagene og beslutningsprosess.

Innspill til prosess og metode

Flere av merknadene som har kommet inn omhandler prosess. Vi har fått tilbakemelding om at tidspunkt for utsendelse av delrapporten var ugunstig og at det var satt en frist for tilbakemelding som gjorde politisk forankring vanskelig. Noen tilbakemeldinger går også på ønske om en bredere involvering. Videre er det stilt spørsmål ved den metodiske tilnærmingen vedrørende vurdering av de ikke - prissatte konsekvensene.

Gjennomføring av møter med kommuner og fylker samt arealsøk tok lengre tid enn forutsatt og delrapport 3 ble derfor beklageligvis klar for utsendelse senere enn opprinnelig planlagt og rett før sommerferien. Med bakgrunn i ønsker fra mottakerne, ble fristen utsatt noe og forsøkt tilpasset lokale behov.

Utredningen er på et tidligfase-nivå og omfatter et stort geografisk område der opptil 10 – 15 alternativer er vurdert innenfor hvert av de 13 områdene. Utredningen omfattes ikke av plan- og bygningslovens bestemmelser om medvirkning og konsekvensutredning mm. Dette gjenspeiles også i den metodiske tilnærmingen og detaljeringsnivået og samsvarer kanskje ikke helt med forventningene. I neste fase vil arbeidet gå mer i dybden innenfor de ulike temaene.

Hensettingsløsninger

Det er kommet ønsker om løsninger i fjell, blant annet i Asker og Drammen.

Fjellhall er kostbart å bygge og drifte og er i utgangspunktet en løsning som vil komme dårlig ut samfunnsøkonomisk. Spesielt i Askerområdet ser vi at det er svært utfordrende å finne løsninger i dagen og vi vil anbefale å bruke Asker som case og utrede en prinsipløsning i fjell for å få et bedre beslutningsunderlag.

6 Videre arbeid og prosess

Jernbaneverket er takknemlige for alle innspill som har kommet inn. For noen områder har vi fått konkrete tilbakemeldinger på hvilke arealer og alternativer som anses som helt uaktuelle og hvilke alternativer som kan / bør utredes nærmere i neste fase. Noen har ikke tatt stilling til alternativene. Det er også kommet innspill på nye mulige områder. Vi har for øvrig fått mange nyttige faktainnspill som vi tar med oss i det videre planarbeidet.

Noen områder har tidskritisk fremdrift, og det haster å videreføre planarbeid og bygging for realisering av det planlagte togtilbudet. Det gjelder spesielt å dekke hensettingsbehovet blant annet på indre InterCity, i Ski-området og områder der det er behov for å legge til rette for nye og/eller flere og lengre togsett.

Fremdrift med hensyn til videre planlegging vil avhenge av når hensettingsbehovene inntreffer. Vi vil innledningsvis ta initiativ til møter med aktuelle fylkeskommuner og kommuner for å drøfte planprosess, fremdrift og hvilke arealer/alternativ som bør inngå i videre planlegging. Hensettingsområdene tilknyttet Intercitystrekningene vil planlegges som del av IC. Plan- og bygningslovens bestemmelser, krav og føringer legges til grunn i det videre arbeidet. I de fleste tilfeller vil det innebære en kommunedelplan med flere alternativer og tilhørende KU. Noen steder vil dette involvere flere kommuner.