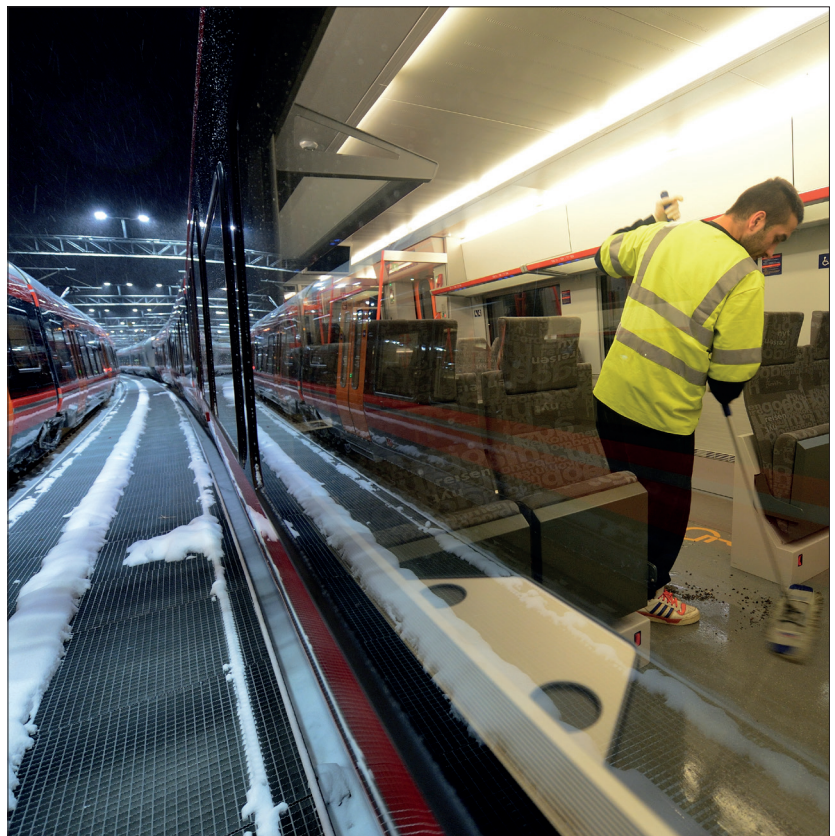






Forslag til planprogram: Sammendrag og kommentarer til høringsuttalelser



Plan og utredning Hensetting Moss

Sammendrag av merknader til planprogram med forslagsstillers kommentar

01A	Revidert etter innspill fra planmyndighet	02.04.2019	HESM	IRELIL	OBELIL
00A	Første utgave	19.03.2019	AFKOST	HESM	IRE
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Østfoldbanen vestre linje, (Moss) – Sarpsborg, Moss, Hensetting Moss Sammendrag av merknader til planprogram med forslagsstillers kommentar		Antall sider: 74	Entreprise:		
		Produsent:			
		Produsent dok.no:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: 965012	Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:		
Parsell: 11	ICH-11-A-25060		01A		
	Drifts dokument-/tegningsnummer:		Revisjon drift:		
					

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG AV INNSPILL VED VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV

PLANPROGRAM	4
1 FELLES	4
1.1 Offentlige etater.....	4
(1) Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 31.08.18, 201807769-2.....	4
(2) Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), 03.10.18, 201807769-13	4
(3) Statens vegvesen (SVV), 14.10.18, 201807769-35.....	5
(4) Østfold fylkeskommune (ØFK), 18.10.18 (møtebok datert), 201807769-46.....	6
(5) Moss kommune (MK), kommunalavd Plan, miljø og teknisk.....	7
(6) Fylkesmannen i Østfold (FM), 19.10.18, 201807769-79.....	10
(7) Forsvarsbygg25.10.18	11
1.2 Organisasjoner, lag og foreninger	12
(8) Ørmen og onsøyfjær-ingens vel, 18.10.18, 201807769-56.....	12
(9) Bedre byutvikling Moss (BBM), 19.10.18, 201807769-75.....	13
(10) Råde og Rygge bondelag (RRB) v/ Øystein Horntvedt, 19.10.18, 201807769-76.....	14
1.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner	15
2 KAMBO	16
2.1 Offentlige etater.....	16
(11) Hafslund Nett (HN), 29.10.18	16
2.2 Organisasjoner, lag og foreninger	18
(12) Kambo vel, 10.10.18, 201807769-29.....	18
(13) NY KURS, by- og bygdaliste for Moss og Rygge.....	19
2.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner	20
(14) Lars Vemund Solerød, 03.09.18, 201807769-3.....	20
(15) Pawel Erlandsen, 06.09.18, 201807769-4.....	20
(16) Vibeke Dons Wankel, eier av Kambo gård, 14.10.18, 201807769-37.....	21
3 GON	24
3.1 Offentlige etater.....	24
(17) Rygge kommune,	24
(18) Hafslund Nett (HN), 29.10.18, 201807769- 91	29
3.2 Organisasjoner, lag og foreninger	31
(19) Hjerte for Halmstad (HFH), interesseforeningen for utvikling av Halmstad sentrum, 08.10.18 og 19.10.18, 201807769-16 201807769-69	31
(20) NY KURS, By- og bygdaliste for Moss og Rygge	34
(21) Rygge bygdekvinnelag (RBK), 12.10.18, 201807769-33.....	36
(22) Fasanveien barnehage (FB),.....	36
(23) Kureåa og Gulland vanningslag, 11.10.18, 201807769-32 201807769-54	37
(24) Aksjonsgruppa. for bev. av et godt bomiljø på Halmstad, 18.10.18, 201807769-58....	38
(25) Gatugrenda, Gatu Park, Gatutunet og Solhøitunet	41
3.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner	42
(26) Rygge Mølle & Handelsforretning AS (RMH), 08.10.18, 201807769-17	42
(27) Ragna Marie Qvam, 14.10.18, 201807769-34.....	43
(28) Trygve Andreas Kubberød og Kåre Olav Kubberød, 201807769-49.....	43
(29) Sonja Marie Røhr, Bygdetunveien 70, 16.10.18, 201807769-48	43
(30) Ole og Torgeir Gjølberg m/fam., Gatu Gård, GNR 4 BNR 1, 201807769-51 201807769-78	44
(31) Sameiet Goenveien, Rygge, 201807769-50.....	48

(32) Trond Raade, Goen gård (Gnr. 9, Bnr. 1), 201807769-57	49
(33) Trysilhusgruppen ved advokat Martin Kr. Feet., 201807769-64.....	49
(34) Margareth Roer, eier bnr 10 gnr 3, 201807769-70	52
(35) Mette Wang Davidsen på vegne av Anne-Marie Wang Hansen, gnr 10 bnr 4, 201807769-55	52
4 LØKEN/HØYDA, (GRIMSTADTOPPEN).....	53
4.1 Offentlige etater.....	53
(36) Råde kommune, 22.10.18, 201807769-83	53
(37) Hafslund Nett (HN), utsatt frist, 29.10.18, 201807769- 92	55
4.2 Organisasjoner, lag og foreninger	57
(38) Sol- bakken vel, 12.10.18 ,201807769-36	57
(39) Solstad vel, 12.10.18, 201807769-81	58
(40) Råde Jeger og Fisker-forening, 30.09.18, 201807769-10.....	58
4.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner	59
(41) Grunneiere Løken/Høyda (Grimstaddoppen), 04.10.18, 201807769-84 201807769-45 201807769-46 201807769-12.....	59
5 KJELLRØDÅSEN.....	67
5.1 Offentlige etater.....	67
5.2 Organisasjoner, lag og foreninger	67
5.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner	67
(42) Hans Jørgen Weel og Lars Jørgen Huseby, 19.10.18, 201807769-62	67
(43) Hans Jørgen Weel Bjørn Elvestad, Erik Weel, Inger Lundblad, Kari Lundblad, 201807769-80	69
6 INNSPILL VED VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM VED UTVIDET VARSEL UTVIDELSE AV PLANGRENSE I VESTBY SAMT TILLEGGSRAPPORT; VURDERING AV ALTERNATIV SONSVEIEN	71
6.1 Offentlige etater.....	71
(X) Fra, datert, 201807769-XX	71
6.2 Organisasjoner, lag og foreninger	71
(X) Fra, datert, 201807769-XX	71
6.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner	72
(X) Fra, datert, 201807769-XX	72
7 REVISJONSOVERSIKT	73

SAMMENDRAG AV INNSPILL VED VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM

HØRINGSPERIODE: 30. august til 19. oktober 2018

I oppsummeringen av merknadene under markerer *tekst i kursivt* forslag til endringer i planprogrammet.

Offentlige etater og andre som har sendt en felles merknad for alle alternativene er omtalt under kapittel 1 felles, selv om de i sin uttalelse har uttalt seg til de ulike alternativene. Merknader som er knyttet til ett enkelt alternativ er omtalt under det enkelte alternativ.

1 FELLES

1.1 Offentlige etater

Innspillnr., avsender, dato, referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(1) Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 31.08.18, 201807769-2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Flom, erosjon, skred. PBL og TEK17 setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred. På reguleringsplan-nivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensynet til klimaendringer skal også vurderes. 2. Vassdrag- og grunnvannstiltak. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser (knyttet til vassdrag og grunnvann) kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen. 3. Energianlegg. Planen må ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. 4. NVE ønsker planen tilsendt ved offentlig ettersyn dersom den berører NVEs interesser. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eventuell fare for eller tiltak som reduserer virkninger av flom, erosjon, skred og klimaendringer skal vurderes i ROS-analysen som følger konsekvensanalysen. Eventuelle skadereduserende tiltak blir belyst i ROS-analysen og eventuelle behov for tiltak skal omtales i kommunedelplanen. Eventuelle behov for arealer for å gjennomføre tiltakene skal avsettes i kommunedelplanen. Detaljert planlegging og utforming av eventuelle tiltak gjøres i senere planfaser. 2. Miljøpåvirkning følger gjeldende lover og regler. Vassdrag og grunnvannstiltak skal vurderes i det videre planarbeidet. 3. Eventuelle energianlegg skal hensyntas i det videre arbeidet. 4. Kommunedelplanen sendes til NVE ved offentlig ettersyn.
(2) Direktoratet for mineralforvaltning (DMF),	<ol style="list-style-type: none"> 1. DMF kan ikke se at forslagene til planområdene kommer i konflikt med registrerte forekomster av mineralske ressurser av regional, nasjonal eller internasjonal verdi. Kan heller ikke ut fra foreliggende informasjon se at planen medfører uttak av masser som vil omfattes av mineralloven. I NGUs kartløsning er det registrert jernmalm, men det er ikke knyttet mer info eller 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Forekomsten av jernmalm ved Kambo vurderes i fagrapport KU om naturressurser, jf. planprogram kap. 4.4.5. <i>Informasjon innarbeides i planprogrammet.</i>

<p>03.10.18, 201807769-13</p>	<p>verdivurdering til forekomsten. DMF ber om at denne blir vurdert i det videre planarbeidet.</p>	
<p>(3) Statens vegvesen (SVV), 14.10.18, 201807769-35</p>	<p>SVV mener planprogrammet utreder godt for prosess og utredningstemaer og er iht. krav i PBL. I prissatte konsekvenser inngår bla. anleggskostnader. Iht. planprogrammet omfatter dette underbygning, overbygning, signal, vegger, konstruksjoner mm. I tillegg kommer prosjektering, byggherrekostnader og grunnnerv. Som en del av anleggskostnader for veg mener SVV noen temaer bør vurderes nærmere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trafikkanalyse er ikke er nevnt i forslag til planprogram. Antar at tiltaket ikke vil medføre problemer eller store endringer i trafikken, men som et minimum bør det utføres en enkel trafikkanalyse som viser dagens situasjon og endring i trafikk tall som følge av tiltaket. Det bør gis en omtale av trafikkavviklingen i kryss og hvordan trafikken forventes å fordele seg på overordnet nett. 2. Massetransport. Det må redegjøres for behov for transport av masser, og massetransport må være et tema når det vurderes muligheter for massedeponering både i tilknytning til planområdet og utenfor. Det må gjennomføres en trafikkfaglig utredning av massetransport på offentlig veganlegg. Utredningen må inkludere konsekvenser for framkommelighet for øvrig transport på vegnettet, og redegjøre for standard og eventuelle nødvendige tiltak som må gjøres på offentlig veganlegg som må benyttes til massetransport. 3. Støy bidrar til mistriksel og svekket helsetilstand. Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser, jf. T1442/2016 og M-128/2014. 4. Syklende. Det er en overordnet nasjonal strategi å øke andelen syklende. Sykling gir god helse, er bra for miljøet og er god samfunnsøkonomi. Derfor er det viktig å etablere sammenhengende hovednett for sykkel og å sørge for sikker sykkelparkering. Det må derfor legges til rette for at man kan benytte sykkel til og fra hensettingsanlegget. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiltaket skaper veldig lite ny trafikk. En trafikkanalyse vil derfor ikke være del av utredningen, men temaet vil bli omtalt i beskrivelsen av planen. 2. Behov for massedeponier (både midlertidige og permanente), massetransport og anleggstrafikk vurderes på et overordnet nivå i KU, jf. planprogrammets kapittel 4.7. Det skal vurderes transportruter for masse- og anleggstrafikk. Detaljerte vurderinger av massedeponi gjøres i neste planfase. Bane NOR har et eget prosjekt som ser på massehåndtering i et helhetlig perspektiv i forbindelse med alle Inter City-prosjektene på Østfoldbanen. Kunnskapen fra analysen vil bli lagt til grunn i videre prosjektering. 3. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. Støy skal modelleres fra alle kilder og må utredes samlet. I tema friluftsliv/by og bygdsliv (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Eventuell vegtrafikkstøy som vil begrense seg til anleggsfasen, vil behandles iht. kapittel 4.7 bygge- og anleggs-perioden i planprogrammet. 4. Konsekvenser for syklende på offentlig veganlegg i anleggsfase vil bli omtalt i beskrivelsen av anleggsfasen, jf. planprogrammets kapittel 4.7. Tiltaket vil tilsluttes eksisterende vegnett. Muligheten for å sykle til og fra hensettingsanlegget vil dermed være begrenset av eksisterende vegnett.

	<p>5. Gående. Det må i arbeidet tilrettelegges for mer gåing.</p> <p>6. Universell utforming må legges til grunn. Planarbeidet må redegjøre for å vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet være universelt utformet.</p>	<p>5. Tiltaket vil tilsluttes eksisterende vegnett. Muligheten for å gå til og fra hensettingsanlegget vil dermed være begrenset av eksisterende vegnett.</p> <p>6. Universell utforming ivaretas iht. PBL §1-1, og vil bli beskrevet i tiltakets planbeskrivelse.</p>
<p>(4) Østfold fylkeskommune (ØFK), 18.10.18 (møtebok datert), 201807769-46</p>	<p>1. ØFK stiller seg bak silingen som er gjort fra 13 til 4 alternativer. Det er store konflikter med kulturminner/-miljø knyttet til alternativene i Råde kommune. Det må jobbes vesentlig med tilpassing for å dempe konfliktene og for å unngå at ØFK må vurdere innsigelse.</p> <p>2. Gon-alternativet er i konflikt med tettstedsutvikling i Halmstad, da dette anlegget er foreslått tett på Rygge stasjon. Utbygging her vil være uforenlig med ønsket om å utvikle knutepunktet Halmstad på nettopp dette arealet. ØFK vil vurdere om det er nødvendig å nedlegge innsigelse når endelig arealbeslag er konkret og konsekvensutredningen tydeliggjør virkningene også for områdene rundt anlegget.</p> <p>3. ØFK ber om at de "andre samfunnsmessige virkningene" blir vektlagt på lik linje med de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene i neste silingsfase. Ber om at disse (påvirkning av eksisterende og fremtidig arealbruk og infrastruktur, samt påvirkning på tidspunkt for kapasitetsøkning på Østfoldbanen samt biologisk mangfold og jordkvalitet) blir vektlagt ved valg av alternativ som det skal utarbeides kommunedelplan for. Fylkesutvalget vedtok følgende tillegg:</p> <p>4. Ved vurdering av alternativene bør kostnaden ved erstatning av dyrket og dyrbar jord og kostnader ved masseforvaltning legges inn i kalkylene (jf. Fylkesplanens retningslinjer kap. 2).</p> <p>5. Det forutsettes at den endelige plasseringen og utformingen av hensettingsanlegget så langt som mulig ivaretar lokalmiljøets behov for skjerming i forhold til innsyn og støy.</p>	<p>1. Konflikter knyttet til kulturminner og miljø i Råde kommune vil belyses i KU og utredes iht. kap. 4.4.4 i planprogrammet. Det vil bli sett på skadereduserende tiltak og steds- og landskapstilpassing. Bane NOR merker seg at ØFK varsler mulig innsigelse for Grimstadtoppen og Kjellerødåsen.</p> <p>2. Endelig arealbeslag, herunder beslag av mulige sentrums- og byggearealer for hensetting hvis Gon-alternativet blir valgt vil framkomme av planforslaget. Arealbeslaget vil reduseres i forhold til det totale arealet som er angitt i varsel om oppstart/forslag til planprogram. Det skal vurderes om alternativet ved Gon kan gjøre det mulig at Rygge stasjon bygges om til en stasjon med tre spor. Det kan igjen gi en framtidig mulighet for at lokaltogpendelen kan forlenges til Rygge stasjon og styrke grunnlaget for knutepunktutvikling.</p> <p>3. Påvirkning av eksisterende og framtidig arealbruk vil bli vurdert i planarbeidet, jf. planprogrammets kap. 4.5.1. Kapasitetsøkningen på dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad er avhengig av at et hensettingsanlegg blir bygd, men plassering av hensettingsanlegget har ingen konsekvens for tidspunkt for kapasitetsøkning for Moss stasjon.</p> <p>4. Under prissatte konsekvenser vil alle kostnader som budsjetteres som følge av tiltaket tas inn i kalkylen, inklusive grunnverv og massehåndtering. Utredning av dyrka mark kommer inn under ikke-prissatte konsekvenser og vil følge metodikken i håndbok V712.</p> <p>5. Plassering av anlegget skal optimaliseres, og konsekvensutredningen vil belyse konsekvensene for en optimalisert løsning. Hensynet til omgivelsene inngår i dette arbeidet. Virkningen på lokalmiljø blir vurdert under flere av temaene. Virkningen på landskapsbildet og hvordan anlegget vil se ut utenfra inngår i tema landskapsbilde (planprogrammets kap. 4.4.1). Her vil bl.a. skjerming av anlegget mot innsyn bli</p>

	<p>6. I den videre prosessen, fra 4 alternativer til ett valgt alternativ, må kommunene og berørte myndigheter involveres. Her er det ikke beskrevet noen prosess eller involvering.</p> <p>7. I regionalt planmøte ble det lagt fram at lyssetting og støy skulle vurderes under temaet nærmiljø; kan ikke se dette beskrevet. Savner beskrivelse av forholdet til eksisterende bosetning (samt fremtidige byutviklingsmuligheter og boligområder), hvor mange som blir direkte berørt av inngrep og støy. Konfliktnivået i allerede avsatte tettstedsområder må synliggjøres. Planprog. beskriver hvordan KU skal håndtere konsekvenser av belysningsanlegget for dagens arealbruk – her må konsekvenser for allerede planlagt fremtidig arealbruk utredes.</p>	<p>vurdert. Virkningen på friluftsliv og byliv i området inngår i tema friluftsliv/by- og bygdelig (planprogrammets kap. 4.4.2). Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdelig (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder.</p> <p>6. Det vil bli utarbeidet en konsekvensutredning for alternativene Kambo, Gon, Løken/Høyda og Kjellerødåsen. Konsekvensutredningen vil følge planen som går til behandling. Bane Nor er tiltakshaver for prosjektet, og ansvarlig for prosjektering, konsekvensutredning og utarbeidelse av forslag til kommunedelplan for nytt hensettingsanlegg i Mossregionen. Bane NOR ønsker en løpende dialog med planmyndigheter, myndigheter på fylkesnivå og allmennheten i denne prosessen. Dialogen med planmyndigheten vil skje i form av løpende møtevirksomhet på administrativt nivå og dialog med politisk nivå i form av informasjons- og drøftingsmøter med politiske organer i kommunene. I disse møtene vil Bane NOR orientere om arbeidet, og drøfte de avveininger som tas fram mot anbefaling av ett alternativ. Det er Bane NORs ansvar å anbefale en løsning, og utarbeide et forslag til kommunedelplan for denne. Kommunedelplanen med konsekvensutredning legges så fram for planmyndigheten (den/de aktuelle kommunen(e)) for behandling.</p> <p>7. Støyulempen vurderes etter håndbok V712 (2018) og inngår i prissatte konsekvenser, se planprogrammets kap. 4.3.2. I tema friluftsliv/by- og bygdelig (planprogrammet kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Lysvirkning skal utredes i iht. planprogrammets kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdelig. <i> Dette er nå presisert i planprogrammet.</i> Allerede planlagt arealbruk som er stadfestet i reguleringsplan inngår i referansealternativet.</p>
<p>(5) Moss kommune (MK), kommunalavd Plan, miljø og</p>	<p>1. Moss kommune stiller seg positiv til oppstart av planarbeidet for etablering av hensettingsanlegg for å sette flere tog i trafikk mellom Oslo og Moss når strekningen Sandbukta-Såstad-Moss står ferdig. MK stiller seg bak rådmannen i Rygge kommune sin innstilling til formannskapet. Kamboalternativet vil kunne få så</p>	<p>1. Et hensettingsanlegg i tilknytning til Moss stasjon er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-</p>

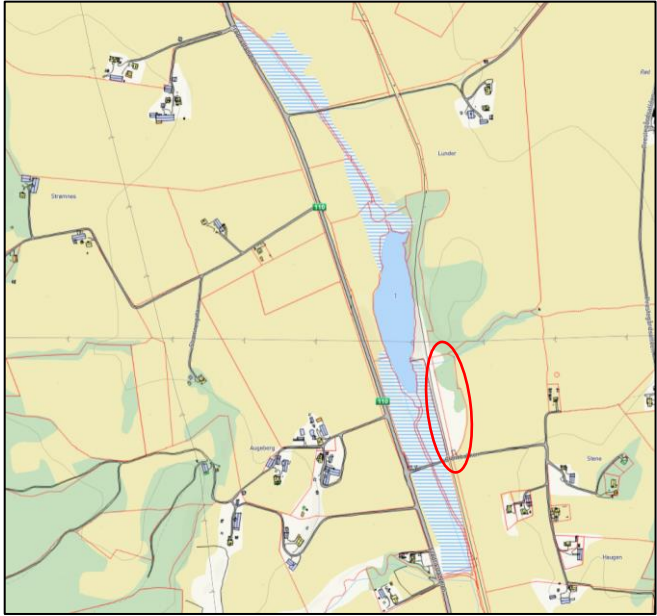
<p>teknisk, 16.10.18 bedt om utsatt frist, 19.10.18 foreløpige sakspapirer, 31.10.18 Protokoll behandling i formannskap et, 201807769-74 201807769-77</p>	<p>store negative konsekvenser for miljø og samfunn at det tilsier at det bør siles vekk før planprogrammet kan fastsettes.</p> <p>2. Mangler prosess i midtfasen der fire alternativer siles ned til ett. Det må beskrives hvordan kommunene skal involveres i utvelgelsen av endelig lokalisering. Dette må sikres i planprogrammet.</p>	<p>prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert. Utbyggingen av Inter City er et viktig tiltak for å nå Stortingets mål om at all trafikkvekst i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, ref. NTP 2018-2029 og Stortingets klimaforlik 2012. I forbindelse med utarbeidelse av planprogram er det vurdert 13 ulike lokaliseringalternativer. Det er gjennomført en silingsfase basert på kjent kunnskap, der en foreslår å redusere disse 13 alternativene til 4 gjennom stadfesting av planprogrammet. For å få tilstrekkelig kunnskap til å velge ett av de fire alternativene Kambo, Gon, Kjellerødåsen og Løken/Høyda (Grimstadtoppen) er det behov for å gjennomføre en konsekvensutredning. Endelig beslutning om lokalisering av hensettingsanlegget vil bygge på kunnskap som er fremskaffet gjennom konsekvensutredningen.</p> <p>I høringen av forslag til planprogram har Bane NOR mottatt innspill fra Moss kommune som anbefaler at Kambo-alternativet legges bort før fastsetting av planprogram, Rygge kommune som anbefaler at Gon tas ut før fastsetting av planprogram og Råde kommune som krever at Løken/Høyda (Grimstadtoppen) og Kjellerødåsen siles ut før fastsetting av planprogram. Ingen av kommunene har foreslått å ta inn igjen alternativer som er foreslått silt ut. Kommunene ble invitert inn i arbeidet med et utvidet alternativsøk i forstudiefasen. Kommunene har ikke foreslått lokaliseringalternativer som ikke er undersøkt. Dersom Bane NOR tar høringsuttalelsene fra Moss kommune, Rygge kommune og Råde kommune til følge er det ingen aktuelle lokaliseringalternativer for hensetting. Uten hensettingsanlegg vil ikke togpassasjerene få et utvidet rutetilbud fra Moss stasjon etter at nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Innspillet tas ikke til følge og Kambo beholdes som et alternativ i det videre planarbeidet.</p> <p>2. Bane Nor er tiltakshaver for prosjektet, og ansvarlig for prosjektering, konsekvensutredning og utarbeidelse av forslag til kommunedelplan for nytt hensettingsanlegg i Mossregionen. Bane NOR ønsker en løpende dialog med planmyndigheter,</p>
--	--	---

	<p>3. Hvis man velger å gå videre med alternativene i nye Moss (Kambo/Gon) er det svært viktig å innhente ny kunnskap og gjennomføre en grundig konsekvensanalyse for virkninger. Viktig å belyse hvilke skadereduserende tiltak som vil kunne gjennomføres for å redusere negative konsekvenser for miljø og samfunn. Ved vurdering av alternativene må det komme frem om de kan ha konsekvenser for eventuelle endringer i framtidig togdrift (kapasitet og endestasjon for lokaltoget).</p> <p>4. Østfoldkommunene har et rikt kultur- og jordbrukslandskap, og flere viktige naturverninteresser. Alle fire alternativene vil kunne ha store konsekvenser for miljø og samfunn. I Vestby kommune er det lagt inn et areal for vendeanlegg, sør for Sonsveien stasjon i kommuneplanen, dette arealet er kun 2-3km nord for Kamboalternativet. Kommunen mener derfor Bane NOR må ta inn og utrede dette alternativet i planprogrammet i videre planarbeid.</p> <p>5. Planprogrammet må oppgraderes med nye kart, flyfoto og skråfoto. Kommunen bistår gjerne i å fremskaffe dette.</p>	<p>myndigheter på fylkesnivå og allmennheten i denne prosessen. Dialogen med planmyndigheten vil skje i form av løpende møtevirksomhet på administrativt nivå og dialog med politisk nivå i form av informasjons- og drøftingsmøter med politiske organer i kommunene. I disse møtene vil Bane NOR orientere om arbeidet, og drøfte de avveininger som tas fram mot anbefaling av ett alternativ. Bane NOR vil utarbeide et medvirkningsopplegg for konsekvensutredningen for kommunene. Dette for å sikre involvering av kommunene i kvalitetssikring av kunnskapsgrunnlaget før Bane NOR gjør sin anbefaling. Det er Bane NORs ansvar å anbefale en løsning, og utarbeide et forslag til kommunedelplan for denne. Kommunedelplanen med konsekvensutredning legges så fram for planmyndigheten i den/de aktuelle kommunen(e) for behandling.</p> <p>3. Det vil bli innhentet ny kunnskap i forbindelse med konsekvensutredningen som utarbeides etter metoden beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712. Skaderesulterende tiltak er innarbeidet som tema, jf. eget underpunkt i planprogrammets punkt 4.1</p> <p>4. Det er i utgangspunktet planene om endring i framtidig togtilbud som utløser behovet for et hensettingsanlegg i Mossregionen. Hensettingsanleggene som sådan vil dermed være en forutsetning for nytt togtilbud. På bakgrunn av innspillet har Bane NOR gjennomført et alternativsøk i Vestby kommune fra kommunegrensen i sør og nordover forbi Sonsveien stasjon (holdeplass). Alternativer er vurdert etter samme metode som er benyttet i forstudien; og er beskrevet i Forstudie/Silingsrapport - tilleggsrapport Sonsveien. Dokumentnr. ICH-11-A-25061. Rapporten konkluderer med at Sonsveien-alternativet ikke anbefales videreført i det videre planarbeidet, og <i>alternativet innarbeides i revidert planprogram som et av alternativene som er silt ut, da det ikke anses å være gjennomførbart.</i></p> <p>5. Nye kart og ortofoto skal innhentes og benyttes i revidert planprogram og konsekvensutredningen.</p>
--	--	--

<p>(6) Fylkesmannen i Østfold (FM), 19.10.18, 201807769-79</p>	<p>Kambo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kambobekken er en viktig sjørretbekk hvor det etter tidligere omlegging er etablert nye gyteområder. Det er viktig å utrede konsekvensene av tiltak for bekken. 2. Utredningen bør se på muligheten for å trekke anlegget nærmest mulig E6 hvor det er færre verdier. 3. Området mellom jernbanen og E6 har begrenset verdi som nærfriluftsområde pga. støy fra E6. <p>Gon</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Eksponeringen og lysforurensningen i landskapet er viktige utredningstemaer. 5. Støy- og lysproblematikk som følge av nærhet til boligområdene, er sentrale tema. 6. Konsekvensen av tiltaket for nærfriluftsområder som berøres må utredes. <p>Løken/Høyda (Grimstadtoppen)</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Heiabekken er en verdifull sjørretbekk hvor det bør søkes å unngå inngrep. Dette kan trolig løses i detaljplanleggingen. <p>Kjellerødåsen</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Virkningen av innkjøring til anlegget nært gårdstun må utredes. 9. Det er viktig å ta hensyn til den sjørretførende bekken innenfor planområdet. <p>Generelle tema (se fullstendig innspill for henvisning til lover forskrifter, retningslinjer og veiledere for de ulike tema):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jordvernmålet og utviklingen i fylket, tilsier at forbruket av dyrka mark må reduseres til et minimum. - Barn, unge, medvirkning og levekår. - Estetisk utforming. Landskapshensyn og god byggeskikk må vektlegges. 	<p>Kambo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konsekvenser og mulige skadereduserende tiltak for bekken skal utredes. <i>Omtale av problemstillingen innarbeidedes i planprogrammets kap. 4.4.3.</i> 2. Plassering av anlegget vil optimaliseres i videre planarbeid, og konsekvensutredningen vil belyse konsekvensene for en optimalisert løsning. 3. Verdi for friluftsliv skal utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.2. <p>Gon</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Eksponering skal utredes iht. planprogrammets 4.4.1 landskapsbilde, lysvirkning utredes iht. kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv. 5. Støy skal regnes som en prissatt konsekvens (planprogram kap. 4.3.2). I tema friluftsliv/by- og bygdeliv (planprogram kap. 4.4.2) utredes lysvirkning og hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. 6. Nærfriluftsliv skal utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv. <p>Løken/Høyda (Grimstadtoppen)</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Konsekvenser for bekker og forhold for fisk skal utredes i fagrapport KU om naturressurser, jf. planprogram kap. 4.4.5. <i>Omtale innarbeides i planprogrammets kap. 4.4.3.</i> <p>Kjellerødåsen</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Virkninger for gårdstunet Burum skal utredes. Vurderingene vil være knyttet både til utredning av landskapsbilde (kap. 4.4.1) og kulturarv (kap. 4.4.4). 9. Konsekvenser for bekker og fiskeliv skal utredes i fagrapport KU om naturmangfold iht. planprogram kap. 4.4.3. <i>Omtale innarbeides i planprogrammets kap. 4.4.3</i> <p>De generelle temaer som nevnes vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Bane NOR har et eget prosjekt som ser på massehåndtering i et helhetlig perspektiv i forbindelse med alle Inter City-prosjektene på Østfoldbanen. Kunnskapen fra analysen</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Naturmangfold. Samsvar med naturmangfoldlovens bestemmelser om bærekraftig bruk. Eksisterende kunnskap må fremskaffes og det må vurderes om det er behov for ytterligere undersøkelser. - Fremmede skadelige arter. Området bør undersøkes for skadelige arter for å unngå spredning av disse. Det bør innføres kontrollrutiner ved innkjøring av masser til planområdet. - Samfunnssikkerhet og klimatilpasning. Områdene må vurderes ut fra sikkerhetshensyn, for eksempel. flom, havnivåstigning, stormflo, overvann, grunnforhold, fare for ulykker eller annen fare. Krav om ROS-analyse. Vurdering av grunnforhold og områdestabilitet er viktig. - Støy - Terrenginngrep og masseforvaltning. Massehåndtering, inkl. endelig disponering, må være del av den tidlige planprosessen. Det bør i utbyggingsprosjekter stilles krav til å utrede massebalansen og å vurdere plangrep som reduserer masseoverskuddet. Overskuddsmasser bør, om mulig, brukes til gjenvinning fremfor å legges i deponi. - Vannforvaltning. Alle planområder vil måtte håndtere vann som drenerer til bekker, vassdrag og sjø. Eksisterende vannveger i området bør undersøkes og det må sikres at planleggingen bidrar til måloppnåelse i samsvar med Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma (2016-2021). Alle vannforekomstene skal minst ha god økologisk og kjemisk stand. 	<p>vil bli lagt til grunn i videre prosjektering. Behov for massedeponier (både midlertidige og permanente), massetransport og anleggstrafikk vurderes på et overordnet nivå i kommunedelplan og KU, jf. planprogrammets kap. 4.7). Det skal vurderes transportruter for masse- og anleggstrafikk. Detaljerte vurderinger av massedeponi gjøres i neste planfase.</p>
<p>(7) Forsvarsbygg 25.10.18 (fått utsatt svarfrist), 88</p>	<p>1. Forsvaret har anlegg som kan bli berørt i ovennevnt forslag. Dette ble nærmere belyst og drøftet med prosjektleder og prosjekteringsleder i møte 18.10.18. Ber om videre dialog i prosessen, dersom valget av løsning omfatter eller kan få konsekvenser for nevnte anlegg. Forsvarsbygg må også varsles hvis det skal gjennomføres tiltak i nærheten av anlegget.</p>	<p>1. Bane NOR tar initiativ til videre dialog hvis forsvarsanlegg kan bli berørt av tiltaket.</p>

1.2 Organisasjoner, lag og foreninger

Innspillnr., avsender, dato, referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(8) Ørmen og onsøyfjæringens vel, 18.10.18, 201807769-56	<p>1. 40 husstander og ca. 130 medlemmer i Råde og Fredrikstad kommune. Tidligere spilt inn at nytt dobbeltspor bør følge gammel trasé. Bane NOR har selv et område langs traseen ved Stenebakken i Råde. Dette området er ikke stort nok til å dekke hele hensettingsbehovet, men her er det fjell som kan benyttes i umiddelbar nærhet av BNs areal. På vestsiden av jernbanen og ned mot rv. 110 ligger Auberghølen. Her kunne det vært mulig å fylle ut sten og fyllmasser for å utnytte arealer som i dag ikke blir dyrket.</p>	<p>1. Stenebakken i Råde ligger på østsiden av eksisterende spor i et område med svært utfordrende grunnforhold (kvikkleire). Trase for nytt dobbeltspor er ikke avklart på denne strekningen. Alle trasé-alternativene som er aktuelle ligger på vestsiden av rv. 110. Det er en forutsetning at et nytt hensettingsanlegg kan kombineres med alle de tre aktuelle traséene som vurderes for nytt dobbeltspor. Bane NOR vil derfor ikke ta dette forslaget med i videre planarbeid.</p> 

	<ol style="list-style-type: none"> Glade for at det finnes alternativer hvor mye av det nye anlegget i hovedsak er lagt på fjell. Ber om at det velges et alternativ som ikke blir ruvende og dominerende i landskapet. Jordvern hensyn og støy er viktig. Ønsker at alternativet som samlet medfører minst mulig belastning for miljøet, mennesker og dyr som bor og oppholder seg i området velges. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Temaet jordvern vil bli vurdert i fagrapport KU om naturressurser, jf. planprogram kap. 4.4.5. 5. Støy skal regnes som en prissatt konsekvens (Planprogrammets kap. 4.3.2). I tema friluftsliv/by- og bygdeliv (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattetid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper.
<p>(9) Bedre byutvikling Moss (BBM), 19.10.18, 201807769-75</p>	<ol style="list-style-type: none"> Protesterer mot både foreslått saksbehandling av planprogram og innhold. Fant ikke info om høringsfrist eller adresse for innspill i planprogrammet. For å kunne påvirke kommuneadm. i Rygge og Moss før fristen utgår må innspillene sendes lenge før fristen utgår. Dermed overlates Bane NOR å kun hensynta innspill de selv liker. Mener at behandlingsfrist må forlenges med minst en måned for å sikre kommunenes mulighet for å komme med en samlet innstilling om hva som skal utredes. BBMs forslag til hensettingsspor er avhengig av en kvalitetssikring av Myraalternativet. BBM mener at begge forslag fra BBM trenger en behandling av fellesnemda. <p>Planens innhold</p> <ol style="list-style-type: none"> BBM er sterkt imot hensettingsalternativer i nærhet av Kambo og Halmstad, dvs. tett på to stasjoner på Inter City-banen. Kambo ligger nord for endestasjon Moss og vil bidra til å tette igjen et igjen en snart overbelastet del av dobbeltsporet med tomkjøring av tog sydover til Moss. Det er tog som kjører i motsatt retning av trafikken i rushtiden. Hensettingssporet på Halmstad ligger 10 km syd for Moss og innebærer unødig mye tomkjøring av tog, dvs. sløsing med arbeidstid og energi og unødvendig støybelastning for befolkningen langs sporet. Vedtatte dobbeltspor og planlagte hensettingsspor er i strid med en rekke statlige retningslinjer om at stasjonsområder nær Inter City-områder i størst mulig grad skal brukes til 	<ol style="list-style-type: none"> Det ble opplyst om høringsfrist og adresse for innspill i følgebrev til planprogram, i annonse og på Bane NORs nettsider. Bane NOR har involvert administrasjonen i kommunene i forstudiefasen og når grovsiling ble gjennomført, før planprogrammet ble sendt ut på høring. Bane NOR følger PBLs regler om saksgang ved høring av planprogram. Alle innspill som blir sendt inn, kommenteres og vurderes. Moss kommune har bedt om utsatt frist og fått dette. Dette prosjektet forutsetter at vedtatt sporløsning gjennom Moss skal legges til grunn. Kapasitet på sporet og kostnader knyttet til tomtogkjøring vil bli utredet. Sporkapasitet vil være en del av beskrivelsen av tiltaket i kommunedelplanen og vurdering av jernbanetekniske forhold, jf. planprogrammets kapittel 2.1. Kostnader til tomtogkjøring er en del av de prissatte konsekvensene jf. planprogrammets kapittel 4.3 Konsekvenser for stedsutvikling vil bli vurdert iht. planprogrammets kapittel 4.5, andre samfunnmessige virkninger.

	<p>knutepunktutvikling. Hensettingsspor er arealkrevende, inneholder ingen boliger, få arbeidsplasser og hindrer enhver form for knutepunktutvikling i nærhet pga. støy og forurensning.</p> <p>6. Såstadsbogen (vedlagt kart i samlet rapport med fullstendig innspill) er silt ut pga. det beslaglegger mye dyrka mark, er i konflikt med fornminner og krysser kulturvernsområdet. Det er også i konflikt med vedtatte dobbeltspor og vil tvinge fram kostbare endringer på den. Med Norsk Banes trase er det mulig å plassere hensettingssporene slik at de ikke er i konflikt med kulturvernsområdet eller sjeldne arter og unngår fredete kulturminnene i området. Sporområdet er langt nok til å ta doble togsett og er plassert i kotes lengderetning for å minimalisere terrenginngrep. Området ligger ca. 250 m fra bebyggelsen på Såstad og vil være nedsenket i terrenget med en 3meter høy skråning mot bebyggelsen. Dette gir minimal støy- og forurensning for den nærmeste bebyggelsen.</p> <p>7. BBM foreslår også at det investeres i et innebygget spyle- og vaskeanlegg som togene kan kjøres igjennom og skjermes mot støy og samler opp mest mulig forurensning.</p>	<p>6. I valg av hensettingsområde må prosjektet forholde seg til dobbeltsportrase som er vedtatt utbygd av berørte kommuner, jf. reguleringsplan for Østfoldbanen Sandbukta-Moss-Såstad</p> <p>7. Det skal settes av areal vaskeanlegg. Om det skal bygges vaskeanlegg, og eventuell løsning for et slikt anlegg, skal vurderes i det videre planarbeidet.</p>
<p>(10) Råde og Rygge bondelag (RRB) v/ Øystein Horntvedt, 19.10.18, 201807769-76</p>	<p>1. Bemerk seg at alle fire forslag som Bane NOR foreslår å utrede nærmere vil berøre dyrka mark. Nasjonal jordvernstrategi legger opp til at årlig omdisponering av dyrka mark skal være på under 4000 daa per år og at dette målet skal nås gradvis innen 2020. I nasjonal målestokk er jorda langs raet gjennom Rygge og Råde å anse som enestående. Arealenes produksjonspotensial kan ikke uten videre erstattes med nydyrking eller mer intensiv produksjon andre steder. Alle tiltak er omfattet av den nasjonale jordvernstrategien og hvis den skal lykkes, betinger dette nødvendigvis at statlige myndigheter og statlige infrastrukturprosjekter har en aktiv jordvernstrategi. De fire alternativene som Bane NOR foreslår å konsekvensutrede er alle temmelig like. De er plassert på bakkenivå og berører alle – i større eller mindre grad – dyrka mark. Ifølge Bane NOR er det de alternativene som har "størst konsekvenser for miljø og samfunn" allerede silt vekk. Etter RRBs syn er tapt matjord en åpenbar og betydelig negativ konsekvens for miljø og samfunn. At begge alternativene som ikke berører dyrka mark</p>	<p>1. Jordvernproblematikken skal utredes i fagrapport KU om naturressurser, iht. planprogram kap. 4.4.3. I silingen er det lagt vekt på å finne alternativer som har minst mulig inngripen i dyrka mark. Dyrka mark har blitt vektlagt sterkt i de samlede vurderingene i den første silingen. Det er ikke mulig å unngå konflikt med dyrka mark fordi sporet går gjennom et kulturlandskap. Anleggskostnader er ikke vektlagt sterkere enn andre kriterier, men alternativer som tas med i det videre arbeidet må være realistiske. Kleberget er svært mye dyrere enn alle de andre alternativene. I tillegg vil alternativet gi stor risiko for ulemper for driften av Moss stasjon og kan legge sterke begrensninger på muligheten for å legge rv. 19 i tunnel inn mot Moss havn. Når det gjelder Værle er det lagt vekt på et stort inngrep i strandsonen med viktige naturverdier, negativ påvirkning med tanke på utvikling av Moss havn og stor risiko for ulemper for driften av Moss stasjon. Alternativene Kleberget og Værle vil i tillegg kreve endring av planene for Moss stasjon</p>

	<p>likevel er silt ut, er vanskelig å forstå. Ett eller flere alternativer som ikke berører dyrka mark bør utredes. Å konsekvensutrede et eller flere alternativ som ikke berører dyrka mark vil gi et betydelig bedre faktisk grunnlag for å fatte den endelige lokaliseringsbeslutningen. Stiller spørsmål ved at anleggskostnader ser ut til å "trumfe" de fleste andre hensyn. (Anleggskost får betydning når de er svært mye høyere)</p> <p>2. Utmark. De gjenværende skogsområdene i Rygge og Råde har en betydning langt utover verdien som produksjonsskog. Disse skogsområdene får i tillegg stadig større betydning som rekreasjonsområder for en økende befolkning.</p> <p>3. I silingsrapporten foreslås det at både Kleberget og Værle skrinlegges. Disse er, så langt RRB kan se de eneste som ikke berører dyrka mark. Det kan se ut som det for Klebergets del er anleggskostnadene som er hovedårsaken til at alternativet skrinlegges. Også for Værle synes kostnader å være en vesentlig årsak til at alternativet ikke foreslås konsekvensutredet. I et generelt folkehelseperspektiv vil et fjellanlegg innebære betydelige fordeler sammenliknet med dagalternativene. Høye anleggskostnader bør ikke i seg selv ikke være tilstrekkelig til å avskrive Klebergalternativet. Antar også at Bane NOR er opptatt av en videre prosess som skal være god, tillitvekkende og gi et godt beslutningsgrunnlag for det endelige valget. Bondelagene i Råde og Rygge mener at Klebergalternativet må konsekvensutredes.</p>	<p>og en betydelig omprosjektering av Inter City-anlegget Sandbukta-Moss-Såstad.</p> <p>2. Skogens produksjonsverdi blir vurdert som prissatt konsekvens jfr. planprogrammets kapittel 4.3. Eventuelle verdier av skogen som klimaskjerm for dyrka mark vil bli omtalt under naturressurser i kapittel 4.4.5. Skogens verdi for friluftsliv og rekreasjon blir vurdert under friluftsliv/ by- og bygdeliv iht. kap. 4.4.2 i planprogram.</p> <p>3. Når det gjelder Værle er det lagt vekt på et stort inngrep i strandsonen med viktige naturverdier, negativ påvirkning med tanke på utvikling av Moss havn og stor risiko for ulemper for driften av Moss stasjon. Alternativene Kleberget og Værle vil i tillegg kreve endring av planene for Moss stasjon og en betydelig omprosjektering av Inter City-anlegget Sandbukta-Moss-Såstad.</p>
--	---	---

1.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

Ingen innspill.

2 KAMBO

2.1 Offentlige etater

Innspillnr., avsender, dato, referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(11) Hafslund Nett (HN), 29.10.18 (avtalt utsatt frist), 201807769-91	<ol style="list-style-type: none"> 1. Områdekonsesjon i Moss kommune etter energiloven. HN har elanlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg. 2. Innenfor planområdet er det en 47kV høyspenningsluftledning (Tegneby-Moss 1,2,3) sin er bygget etter anleggskonsesjon fra NVE. Kraftledninger bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra PBL, og for disse kan det derfor ikke vedtas bestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. 3. Byggeforbudsbeltet langs den aktuelle kraftledninger er totalt 20meter, dvs. 10 meter målt horisontalt til hver side av senter av ledningen. HN ber om at traseen med byggeforbudssonen registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører redusert høyde til opp til luftledningsanlegg. Se restriksjoner på ledningen i vedlagt skriv. 4. Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte. 5. Planlagt bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med det elektriske anlegg må ta hensyn til anlegget. HN 	<p>Punktene 1. – 9. tas til følge.</p>

	<p>oppstiller en del vilkår for at ev. omlegginger av nevnte kraftledning skal kunne gjennomføres:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nye kabler/luftledninger som skal erstatte eks. anlegg må minst ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.- Ønsker om omlegging må meldes til HN i god tid da det kan være en tidkrevende prosess.- Krever full kostnadsdekning for omlegging.- Må påregnes krav om tidsrom og tider på året utkobling må avgrenses til. <p>6. HN har høyspentkabler innenfor planområdet som det bes tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1m målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Fremkomst til kabelgrøftene må ikke hindres og det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endringen av overdekningen over kabler. Det må bestilles kabelpåvisning for å få lokalisert kabelens omtrentlige plassering i terrenget.</p> <p>7. Hvis det blir behov for ny nettstasjon avhengig av effektbehovet planområdet har. Se krav til dette i fullstendig varsel.</p> <p>8. Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegging og forsterkning må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av evigvarende bruksrettigheter.</p> <p>9. Innspillet inneholder også forutsetninger for bruk av vedlagte kart og innspill om inntegning på plankart. For inntegning i plankart spiller de inn følgende: I plankart skal ikke spenningsnivået tegnes inn, parallelle ledninger i luftstrek skal tegnes som en linje. Høyspentledninger under bakken skal ikke tegnes inn. Arealer til framtidige nettstasjoner skal tegnes inn som "andre typer bebyggelse og anlegg", energianlegg, kode: 1510.</p>	
--	--	--

2.2 Organisasjoner, lag og foreninger

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(12) Kambo vel, 10.10.18, 201807769-29	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kambo vel organiserer boenheter fra Peer Gynts vei i sør til fylkesgrensen mot Akershus i nord. Kulpe vel er et nærmiljøvel for den sørlige delen av Sjøhagen og som grenser direkte opp mot eks. jernbanelinje og representerer dermed sterkt berørte områder i forbindelse med et eventuelt anlegg på Kambo. Mange mennesker på Sjøhagen og andre steder i nordre del av Kambo er allerede i dag plaget av støy fra eksisterende togtrafikk. En ev. henstillingsplass for tog ved Kambo gård vil i perioder føre til en betydelig økning av daglige togpasseringer på strekningen fra Moss stasjon. Frykter støy nattetid i forbindelse med vedlikehold og ettersyn. 2. En ulempe med kamboalternativet er at togene må snu på Moss stasjon før de returnerer til Kambo for hensetting. Vending på stasjonen er tidkrevende for operatør og mannskap. Mye tomkjøring, og vesentlig opptrapping av trafikken på strekningen. Det pekes også på at løsningen synes teknisk uhensiktsmessig og kan bli en trafikal flaskehals og på sikt innebære en alvorlig kapasitetsbegrensning for videreutvikling av togtrafikken. 3. Kambo er utpekt som ett av to regionsentre i den nye Moss kommune, og i området rundt Kambo stasjon er det planlagt opp mot 2000 boliger. Videre vil en ev. utbygging slik foreslått bety en fullstendig rasering av nærområdet rundt Kambo gård, et viktig kulturminnesmerke, hvor deler av bygningsmassen er fredet og også utearealer er betegnet som bevaringsverdige. Tiltaksområdet overlapper også fornminner som er fredet med hensynssone H570 i KDP. Kambo gård opplyser at 30-40 daa god landbruksjord vil bli berørt av løsningen og ikke lenger være drivverdige. Menneskelige hensyn og bokvalitet må tillegges 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Støy vil bli utredet iht. planprogrammets kap. 4.3.2. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattetid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper. 2. At Kambo ligger på nordsiden av Moss stasjon er et moment for Kamboalternativet, denne problemstillingen blir med i vurderingene av alternativet, som en vurdering i tiltaksbeskrivelsen og beskrivelsen av jernbanetekniske forhold, jf. planprogrammets kapittel 2. 3. Forhold rundt arealbruk og byutvikling, friluftsliv/by- og bygdelig, kulturmiljø og dyrka mark samt naturressurser utenom dyrka mark vil bli utredet iht. planprogram (lokale virkninger iht. kap. 4.5.1, friluftsliv/by- og bygdelig iht. kap. 4.4.2, kulturarv iht. kap. 4.4.4, naturressurser iht. kap. 4.4.5.)

	<p>stor vekt, og ulempene nevnt over taler klart for at Kamboalternativet må skrinlegges.</p> <p>4. En Kamboutbygging betyr også at viktige gyteplasser for sjørret vil bli ødelagt. Mens Moss kommune investerer i å ruste opp området og styrke gyteforholdene i bekken – vil en togparkering ruinere viktige gyteområder.</p> <p>5. Et anlegg bør legges sør for Moss stasjon, og må legges i et mest mulig ubefolket/tynt befolket område hvor også konsekvenser for annet liv og dyrka mark blir minst mulig.</p>	<p>4. Påvirkning på bekken skal utredes i fagrapport Naturmangfold iht. planprogrammets kap. 4.4.3. <i>Planprogrammet suppleres med beskrivelse av dette.</i></p> <p>5. Kambo som alternativ opprettholdes, se også kommentar under Moss kommune punkt 1.</p>
<p>(13) NY KURS, by- og bygdaliste for Moss og Rygge Innspillet er delt i to og det som omhandler GON står oppført der, 19.10.18, 201807769-63</p>	<p>1. Kambo ligger i umiddelbar nærhet til relativt store boligområder hvor det allerede bor mange mennesker. Områdene er og/eller må forventes å ville bli, områder for videre boligutvikling i Nye Moss kommune. Moss kommune er i dag en av landets minste kommuner i areal og det bør ikke beslaglegges areal som vil være viktig i videreutvikling av den nye kommunens boområder. I tillegg trenger Moss så vel som Rygge arealer i nærhet til boligområder for bruk til rekreasjon, fritid og friluftsliv. Menneskene som bor og vil bo i disse områdene fremover er ikke tjent med et stort hensettingsanlegg som "nærmeste nabo".</p> <p>2. Hensettingsanlegget vil berøre mange registrerte hule eiker, og det er registret flere rødlistearter i området. Områdets verdi er vurdert som stor for naturmangfold, og tiltaket vil medføre at flere av de hule eikene vil gå tapt. Tiltaket berører også nesten 38 daa høybonitetsskog. Et hensettingsanlegg blir også en kontrast til det småkuperte skoglandskapet øst for bebyggelsen og kostnaden ligger 40-80% høyere enn billigste alternativ.</p> <p>3. Kamboalternativet ligger nord for Moss, mens alle andre vurderte alternativer ligger sør for Moss. Dette medfører at togene må vende på Moss stasjon for å komme til hensettingsanlegget. Det tar lenger tid enn å kjøre videre i samme retning fordi det da er tilstrekkelig å utføre sluttkontroll. Når togene bruker lengre tid ved plattform bruker de mer av kapasiteten ved Moss stasjon. Disse problemstillingene forverres ytterligere av tettere trafikk nord for enn sør for Moss. Det fremgår av utredningen at det vil være vanskeligere å finne ledige ruteleier for tog som skal til/fra hensetting, og at dette kan medføre at tog som skal tas ut av trafikken må vente på ledig</p>	<p>1. Arealbruk og byutvikling samt friluftsliv/ by- og bygdelig utredes iht. kap. 4.4.2 og kap. 4.5 i planprogrammet. Tiltaket er nødvendig for å sikre befolkningen i Moss og områdene rundt et godt og fremtidsrettet kollektivtilbud. Uten hensettingsanlegg vil ikke togpassasjerene få et utvidet rutetilbud fra Moss stasjon etter at nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Innspillet tas ikke til følge og Kambo beholdes som et alternativ i det videre planarbeidet.</p> <p>2. Naturmiljø vil bli videre utredet i fagrapport KU om naturmiljø iht. planprogram kap. 4.4.3. Landskapsbilde blir utredet i fagrapport KU iht. kap. 4.4.1. Kostnader blir utredet iht. prissatte konsekvenser i planprogrammets 4.3.1. Skogen avvirkningsverdi er iht. konsekvensutredningsmetodikken inkludert i prissatte konsekvenser</p> <p>3. Hensettingsanlegg sør for stasjonsanlegg der rutependel snur vil være fordelaktig når det gjelder kapasitet på jernbaneanlegget, men vurderingene i forstudie/silingsfasen tilsier at det vil være jernbaneteknisk akseptabelt å ha et hensettingsanlegg ved Kambo. Kapasitet vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Dette vil være en del av tiltaksbeskrivelsen og de prissatte konsekvensene. Jf. kapittel 2 og 4.3 i planprogrammet.</p>

	ruteleie på Moss stasjon. Den økte tidsbruken vil måtte settes opp mot den tid det vil ta å kjøre et lite stykke lenger syd til langt mindre kontroversielt sted. En ny jernbane må anses å planlegges for 100 år+ og det å starte med en kapasitetsbegrensning som beskrevet ovenfor fra første stund må anses som negativt, om ikke uansvarlig, sett i et nødvendig langt tidsperspektiv.	
--	---	--

2.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(14) Lars Vemund Solerød, 03.09.18, 201807769-3	1. Dersom planområdet på Kambo velges vil det være av stor positiv verdi for området å få koblet sammen gang og sykkelvegen fra Kambo stasjon via anleggsvei ved siden av jernbanen nordover til Sonsveien stasjon. Dette er den eneste strekningen mellom Moss og Oslo som mangler gang- og sykkelveg ved veldig trafikkert veg, og her kan man med litt kløkt få til dette relativt rimelig i samme omgang.	1. Eksisterende veg skal forsøkes ivaretatt eller legges om. Det skal vurderes om sammenkobling av anlegg for gang/sykkel er mulig.
(15) Pawel Erlandsen, 06.09.18, 201807769-4	1. Bra at det gjennomføres infrastrukturiltak på Østfoldbanen for å få flere og raskere tog mellom de store byene. Det er viktig at Kambo stasjon får et godt fremtidig kollektivtilbud. I dag er det bare en 1 times grunnrute i hver retning med noe supplering i rush. Tilbudet er lagt opp slik at hvis man skal reise mot Halden så er det svært lange oppholdstider i Moss. I helgene er det også ikke praktisk mulig å bruke tog i retning Halden pga. elendig togtilbud. NSB bør snarest mulig lage et reelt tilbud mellom Østfoldbyene i alle retninger alle dager i uka. På Kambo er det lagt opp til en stor boligfortetting ved Kambo stasjon. Dette bidrar til at flere vil kunne bruke Kambo stasjon i fremtiden. I forhold til planområdet som er vist i høringen så er det vist at Osloveien blir berørt av jernbanesporene. Dette kan være uheldig av flere grunner. Osloveien har i dag bare fortau	1. Tiltaket kan innebære omlegging av Osloveien. Utforming av kryss og tilbud til gående- og syklende langs Osloveien er generelt ikke en del av arbeidet med hensettingsanlegget, men vil bli vurdert på strekninger som eventuelt må legges om. Rutetilbudet på Kambo stasjon er ikke en del av utredningen av hensettingsanlegg, men generelt er det slik at en økning av rutetilbudet på Østfoldbanen er avhengig av at det blir etablert tilstrekkelig hensettingskapasitet. Rutetilbudet til Moss (og dermed Kambo) vil bli utvidet når dobbeltsporet er ferdig.

	<p>på en side – mye brukt av mosjonssyklister. Det bør tas høyde for at vegeier i fremtiden bør bygge egne sykkelfelt på begge sider. Det er bekymringsfullt at Osloveien skal innsnevres eller flyttes vestover der det er kryss inn til marinaen. Dette krysset vil få stor bilvekst i årene fremover bla pga. vedtatt regulering. I dette krysset er det i tillegg til kapasitetsutfordringene viktig å tenke på sikkerheten for myke trafikanter. Det anbefales at hensettingsprosjektet ikke snevrer inn eller flytter Osloveien vestover. Isteden bør man heller trekke seg unna slik at man sikrer nok plass til alle trafikantgruppene i fremtiden, særlig de myke.</p> <p>2. Har laget en alternativ sporplan som menes å løse Osloveien-problematikken. Denne inneholder midtplassert hensettingsspor som på Høvik. Sørgående Østfoldbane rives, nordgående brukes som sørgående. Støyavstanden til eksisterende bebyggelse økes da med minst 5m. Sanering av sørgående spor (vestre side) muliggjør fremtidig utvidelse av Osloveien med for eksempel G/S-veg. Med midtstilt hensettingsanlegg er det ikke behov for å breddeutvide sporene nord for Kambo. Nytt nordgående hovedspor på utsiden av hensettingssporene.</p>	<p>2. Bane NOR har vurdert løsningen og kommet frem til at dette ikke lar seg løse jernbaneteknisk. Foreslått løsning griper inn i eksisterende spor samt lager en kurvatur som er dårligere enn dagens ferdigbygde trase. Alternativ sporplan vil derfor ikke bli utredet videre.</p>
<p>(16) Vibeke Dons Wankel, eier av Kambo gård, 14.10.18, 201807769-37</p>	<p>1. <i>Rasering av verneverdige/fredede bygninger på Kambo gård.</i> En togparkering på Kambo vil ha store negative konsekvenser for Kambo og Kambo gård. Arealet som er tenkt til togparkering på Kambo ligger hovedsakelig på Kambo gård. Gården er den eneste herregården i Moss kommune. Gårdens historie går helt tilbake til 1200-tallet. Gården består av en rekke bygninger. På kollen like vest for dagens hovedhus, ligger et tun med 3 gamle hus. Det ene huset, Gamlegården, er det opprinnelige våningshuset på gården. Grunnmuren her er fra 1604 og er automatisk fredet. Huset som i dag står på grunnmuren er fra 1704. Sikorihuset har en grunnmur med slaggstein fra det gamle jernverket i Moss. Både Sikorihuset og det tredje huset, Bjerget, er nærmere 150 år. Hele tunet er verneverdig. Fylkeskonservatoren har gitt penger til restaurering av husene som er godt vedlikeholdt. Like nord for Gamlegården ligger den ene av to låver. Låven har en liten, eldre del, som står igjen fra den opprinnelige låven som var fra 1600-tallet. Resten av låven</p>	<p>1. Utformingen av anlegget vil bli optimalisert i det videre arbeidet. Foreløpige vurderinger viser at det kan være mulig å flytte avgreningen til anlegget noe lenger mot nord, og dermed unngå å berøre gårdstunet, og sannsynligvis også redusere sjansen for at kollen med hule eiker berøres. Endelig avklaring av denne muligheten vil framkomme i det videre planarbeidet.</p>

	<p>ble bygget opp igjen i 2001 etter tegninger fra den opprinnelige låven. Hele det verneverdige tunet med låven ligger innenfor reguleringsområdet for togparkeringen og risikerer å bli rasert hvis Kambo velges. Dette vil ødelegge en viktig del av kulturhistorien.</p> <p>2. <i>Rasering av et verdifullt kulturlandskap på Kambo gård og på Kambo.</i> Kambo gård er omgitt at et rikt kulturlandskap. Like nord for gårdens bygninger er det en rik edelløvskog og mange hule eiker, se vedlegg i fullstendige innspill. I tillegg finnes det flere rødlistearter innenfor planområdet. Innenfor reguleringsområdet ligger ca. 30 daa dyrka mark som vil gå tapt med en togparkering. Dette er en viktig del av gårdens jordbruksareal.</p> <p>3. <i>Rasering av landskapet nord for Kambo gård og på Kambo.</i> Togparkeringen vil bli liggende i et dalsøkk med en høydeforskjell på 10 meter til dagens spor. Det vil kreves betydelige inngrep i (rasering av) landskapet for å planere ut området. Det vil også medføre store økte kostnader for prosjektet.</p> <p>4. <i>Betydelig økt støybelastning for nærområdene med flere tusen boliger.</i> Togparkeringen vil kreve planfri kryssing av jernbanen enten under eller over eksisterende jernbanespor. Dette medfører ytterligere store inngrep i landskapet og vil gi økt støybelastning i tillegg til økte kostnader for prosjektet.</p> <p>5. <i>Ødelegge gyteforholdene for sjøørret i Kambobekken.</i> Kambobekken går gjennom Kambo gård fra Vestby kommune i nord, gjennom dalsøkket tenkt som togparkering og munner ut i Kambobukta. Kambobekken er en av de viktigste gytebekkene for sjøørret i Østfold. Det er ikke tillat å fiske her, og det er nettopp i nordenden av Kambobekken at ørreten har sine gyteplasser. En togparkering vil måtte legge bekken i rør over et større område, noe som vil ødelegge for gyteforholdene for sjøørreten.</p> <p>6. <i>Økt forurensning av Kambobekken, Kambobukta, Mossesundet.</i> Togparkeringen vil omfatte utvendig vask av togene uten vaskehall og avising med glykol. Dette vil føre til forurensning av grunnen. All avrenning fra området for togparkeringen vil</p>	<p>2. Landskapsbilde, naturmangfold, kulturarv og naturressurser vil bli videre utredet iht. planprogrammets kap. 4.4.1, 4.4.3, 4.4.4 og 4.4.5.</p> <p>3. Terrenginngrep inngår i de videre vurderingene under fagrapport KU Landskapsbilde iht. planprogrammets kap. 4.4.1.</p> <p>4. Løsningen vil kreve planfri kryssing av eksisterende spor. Konsekvenser for landskapsbildet skal utredes iht. kap. 4.4.1. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdelig (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder.</p> <p>5. Forholdene i Kambobekken med hensyn til gyteforhold mv. tas med i det videre utredningsarbeidet i fagrapport Naturmangfold iht. kap. 4.4.3 i planprogram. Skadereduserende tiltak vil bli vurdert. <i>Planprogrammet oppdateres vedrørende sjøørret.</i></p> <p>6. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Forholdet vil bli vurdert i konsekvensutredningen og tas med i det videre utredningsarbeidet i</p>
--	---	--

	<p>dreneres til Kambobekken. Derfra vil det gå ut i Kambobukta og Mossesundet med rikt bade- og friluftsliv. I tillegg vil sjøørreten blir ytterligere belastet (hvis det er mer ørret igjen.)</p> <p>7. Togparkeringen med håndteringen av togene medfører støy for omgivelsene. Strekningen Kambo-Moss har i dag dobbelt så mange togpasseringer enn syd for Moss. I forbindelse med Inter City Østfoldbanen er det planlagt 6 tog per time hver veg med ytterligere 2 tog i rushtid, samt et tog i timen for godstrafikk. Ved en togparkering på Kambo skal alle lokaltogene til Moss kjøres tilbake til Kambo til togparkeringen en gang i døgnet. Dette øker støybelastningen betydelig. Den planfrie krysningen vil gi ytterligere økt støy.</p> <p>8. Følgende boligområder vil bli negativt berørt av togparkering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - I Sjøhagen er det allerede 450 boliger. - Mellom Osloveien og jernbanen ved Kilsbakken og i Mølleåsen inntil jernbanen er det planlagt 120 boliger. - Områderegulering for Kambo. Vedtatt knutepunktsbasert utvikling av områdene ved Kambo stasjon vest for Osloveien fra Kilsbakken til Kulpe, vedtatt 2016. Planlagt 1000 boliger. Denne planen er utelatt fra Bane NORs planprogram. - I tillegg er reguleringsplan for Sjøhagen i full gang (planlagt 700 boliger.) <p>Totalt vil 2500 boliger bli berørt av togtrafikken og en togparkering på Kambo.</p> <p>9. <i>Forsinkelser på Østfoldbanen pga. begrenset kapasitet på linjen.</i> En togparkering på Kambo vil lett kunne medføre forsinkelser på Østfoldbanen pga. begrenset kapasitet på jernbanesporet mellom Kambo og Moss. <i>Manglende muligheter for utvidelse av togkapasiteten etter 2050.</i> Den begrensede kapasiteten på jernbanen medfører også at det ikke vil være mulig å utvide togkapasiteten forbi Kambo etter år 2050.</p> <p>10. Bane NOR må finne andre alternativer for togparkering, fortrinnsvis syd for Moss.</p>	<p>fagrapport Naturmangfold iht. kap. 4.4.3 i planprogram. <i>Planprogrammet oppdateres vedrørende sjøørret.</i></p> <p>7. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 i planprogram.</p> <p>8. Vedtatt områderegulering Nasjonal arealplan id 104_370 Områdeplan for Kambo, vedtatt 14.11.2016 er inkludert i planprogrammets kap. 1.8. Forholdet til bomiljøer innenfor anleggets influensområde skal vurderes under lokale og regionale virkninger iht. kap. 4.5. "Livet mellom husene" blir vurdert i fagrapport Friluftsliv, by- og bygdeliv iht. planprogrammets 4.4.2.</p> <p>9. Hensettingsanlegg sør for stasjonsanlegg der rutependel snur vil være fordelaktig når det gjelder kapasitet på jernbaneanlegget, men vurderingene i forstudie/silingsfasen tilsier at det vil være jernbaneteknisk akseptabelt å ha et hensettingsanlegg ved Kambo. Kapasitet vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Dette vil være en del av tiltaksbeskrivelsen og de prissatte konsekvensene, jf. kapittel 2 og 4.3 i planprogrammet.</p> <p>10. Innspillet tas ikke til følge. Kambo opprettholdes som ett av fire alternativer som anbefales konsekvensutredet.</p>
--	---	--

3 GON

3.1 Offentlige etater

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(17) Rygge kommune, 18.10.18, 23.10.18, 24.10.18 (ettersendt på vegne av formannskapet) 201807769-85 201807769-86	<p><i>Vedtak i formannskapet:</i></p> <p>1. <i>Store negative konsekvenser for miljø og samfunn tilsier at alternativet Gon bør siles vekk før planprogrammet kan fastsettes. Gon-alternativet er det gjenværende alternativet som får store negative konsekvenser for flest mennesker bor og ferdes, og som får en direkte konsekvens for barn og unges oppvekstvilkår. I silingsrapporten er det for Gon vurdert at konsekvensen for sentrumsutvikling, friluftsliv/rekreasjon og jordvern er middels negativ, og at konsekvensen for kulturmiljø er liten. Dette bør endres til store negative konsekvenser. I planprogrammet er det ikke beskrevet noen prosess for midtfasen hvor de fire alternativene skal reduseres til ett hovedalternativ. Planprogrammet må beskrive hvordan kommunene skal involveres i utvelgelsen av endelig lokalisering. Som det fremkommer av Rygge kommunes høringsuttalelse har Goen-alternativet store/meget store negative konsekvenser på alle de syv miljø – og samfunnsmessige faktorene som skal inngå i evalueringen av prosjektet. Dette innebærer at Rygge kommune ikke vil godkjenne en ny kommunedelplan for dette området som inkluderer et hensettingsanlegg på Halmstad. Anbefaler at Bane NOR allerede nå siler ut Goenalternativet og jobber videre med alternative lokaliseringer for hensetting, rengjøring og vedlikehold av togsett.</i></p> <p>To ganger tidligere avgitt uttalelse om at det ikke er ønskelig med et hensettingsanlegg i Halmstad, ved behandling av KDP for dobbeltspor og i forbindelse med høring av rapport for hensetting Østlandet.</p>	<p>1. I forstudien er det utarbeidet silingskriterier der en definerer liten, middels og stor konsekvens for ulike tema. Når det gjelder muligheter for tettstedsutvikling vil hensettingsanlegget ligge inntil eksisterende dobbeltspor og forsterke jernbanen som en naturlig yttergrense for utvikling av tettstedet Halmstad. Denne situasjonen er ulik den for alternativet Råde stasjon der hensettingsanlegget vil komme mer midt i området som er tiltenkt tettstedsutvikling for Karlshus. I metoden er middels konsekvens beskrevet som følger: reduserer mulighetene for god byutvikling. Har negativ virkning for konkurrerende arealbruk. Vesentlig barrierevirkning. Store negative konsekvenser er beskrevet som følger: Svært ødeleggende for byutvikling. Har stor negativ konsekvens for konkurrerende arealbruk. Sterk og svært negativ barrierevirkning. Bane NOR mener det er riktig å benytte den samme metoden for alle alternativene og ønsker ikke å revidere forstudien til store negative konsekvenser for sentrumsutvikling, friluftsliv/rekreasjon, jordvern og kulturmiljø. Når det gjelder dyrka mark ble det benyttet liten konsekvens for alternativer der <30% av arealet som ble berørt var dyrka mark, middels konsekvens der mellom 30% og 50% av arealet so ble berørt var dyrka mark og stor konsekvens der >60% av arealet som ble berørt var dyrka mark berørt. På Gon er det vurdert at mellom 30%og 60% av berørt areal er dyrka mark og konsekvensen er vurdert til middels i silingsrapporten. I en videre</p>

	<p>2. Sentrumsutvikling. Området omfatter ikke allerede oppført/igangsatt boligbebyggelse på Gatu, Vårli, Solhøy, men det vil få konsekvenser for muligheten til å kunne påbegynne neste byggetrinn innenfor områdereguleringsplanen. Et hensettingsanlegg vil kunne komme tett på det eksisterende boligområdet og forårsake støy, lysforurensning, beslaglegge regulerte lekeplasser/grøntområder og redusere kvaliteten på</p>	<p>optimalisering er sporviften flyttet, og plasseringen som nå anses som mest gunstig har også middels konsekvens for dyrka mark, basert på kriteriene som ble benyttet i slingen.</p> <p>Et hensettingsanlegg i tilknytning til Moss stasjon er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert. Utbyggingen av Inter City er et viktig tiltak for å nå Stortingets mål om at all trafikkvekst i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, ref. NTP 2018-2029 og Stortingets klimaforlik 2012.</p> <p>I høringen av forslag til planprogram har Bane NOR mottatt innspill fra Moss kommune som anbefaler at Kambo-alternativet legges bort før fastsetting av planprogram, Rygge kommune som anbefaler at Gon tas ut før fastsetting av planprogram og Råde kommune som krever at Løken/Høyda (Grimstadtoppen) og Kjellerødåsen siles ut før fastsetting av planprogram. Ingen av kommunene har foreslått å ta inn igjen alternativer som er foreslått silt ut. Konsekvensen av dette er at dersom Bane NOR tar høringsuttalelsene fra Moss kommune, Rygge kommune og Råde kommune til følge er det ingen aktuelle lokaliseringsalternativer for hensetting. Innspillet tas ikke til følge og Bane NOR ønsker å beholde Gon som et alternativ i det videre planarbeidet.</p> <p>2. Sentrumsutvikling vil bli vurdert i konsekvensutredningen jf. planprogrammets kap 4.5. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdelig (planprogrammets kap 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Friluftsliv, by og</p>
--	---	--

	<p>nærmiljøet og de visuelle kvalitetene i boligområdet. Boligsameiene Gatugrenda, Gatu park, Gatutunet og Solhøitunet har gitt felles høringsuttalelse der det i hovedsak anføres at; anlegget legges i den eneste gjenværende grønne lunga på Halmstad, at tiltaket har meget stor negativ effekt på nærmiljø og friluftsliv og at de finner det uakseptabelt at folk som bor på Halmstad skal utsettes for ytterligere støy gjennom etablering av det planlagte anlegget.</p> <p>3. Dyrka mark og landbruk. Innenfor planområdet for hensettingsspor på Goen/Gatu er det ca. 180 daa fulldyrket jord og ca. 40 daa skog, og det er ikke avklart hvilke områder som vil kunne bli berørt. Området har gode klimaforhold, svært god jordkvalitet, gode terrengforhold og vanningsanlegg med tilgang på vann. Jordsmonnet som berøres er egnet for grønnsaker, potet og korn. Det vil si matjord av høy nasjonal verdi. Innenfor området som varsles vil et hensettingsanlegg få store negative konsekvenser for dyrka mark. Matjorda rundt det som evt. skal bygges ned, vil være utsatt for degradering som en følge av bruk av tunge maskiner på foreløpige driftsveier etc. Forslaget får konsekvenser for gårdstunene Gatu og Goen.</p> <p>4. Kulturmiljø. I silingsrapporten er det vurdert at konsekvensene for kulturmiljø er liten. Det er opplyst om at tiltaket kan berøre bebyggelsen i tilknytning til stasjonsområdet. Dette er et område med bevaringsverdig bygningsmiljø iht. gjeldende reguleringsplan for dobbeltspor Såstad Haug fra 1994. Gården Gatu ligger rett syd for Rygge stasjon, og på gårdstunet er det registrert to SEFRAK-registrerte bygg, blant annet et våningshus fra 1802. På Goen er det 2 SEFRAK-registrerte bygg. I tillegg er det store flotte steingjerder i Goenskogen som kommunen vurderer som bevaringsverdige. Viser til kommuneplanen fra 2017 der betydningen av steingjerder generelt er beskrevet i kap. 5.5. Rygge kommune anbefaler at konsekvensen i forstudiet endres når det gjelder konsekvens for kulturmiljø.</p> <p>5. Kommunene må involveres i utvelgelsen av plassering etter konsekvensutredning, og dette må sikres gjennom planprogrammet.</p>	<p>bygdelig, herunder lysvirkning, lekeplasser og friområder, vurderes iht. planprogrammets kap 4.4.2. Konsekvenser av arealbeslag for sentrumsutvikling, dagens og planlagt arealbruk utredes iht. kap. 4.5.1 lokale virkninger. Støy blir vurdert iht. kap. 4.3.2 i planprogram. Konsekvenser for friluftsliv/by- og bygdelig utredes iht. kap. 4.4.2. Visuelle kvaliteter blir vurdert i fagrapport landskapsbilde iht. kap. 4.4.1 i planprogrammet. Barn og unges interesser vil bli omtalt i planbeskrivelsen.</p> <p>3. Dyrka mark og landbruk utredes i fagrapport KU om naturressurser iht. planprogram kap. 4.4.5.</p> <p>4. Informasjonen gitt i innspillet blir tatt med og utredet videre i fagrapport naturressurser, jf. planprogrammets kap. 4.4.5. Kulturarv utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.4. Bane NOR tar ikke innspillet vedrørende vurdering av konsekvens for kulturmiljø til følge i silingsrapporten, men tar dette med videre i vurdering av konsekvens i fagrapport kulturmiljø i KU. Dette endrer imidlertid ikke vurderingen av hvilke alternativer som anbefales videreført.</p> <p>5. Bane Nor er tiltakshaver for prosjektet, og ansvarlig for prosjektering, konsekvensutredning og utarbeidelse av forslag til kommunedelplan for nytt hensettingsanlegg i Mosseregionen. Bane NOR ønsker en løpende dialog med planmyndigheter, myndigheter på fylkesnivå og allmennheten i denne prosessen. Dialogen med planmyndigheten vil skje i form av løpende møtevirksomhet på administrativt nivå, og dialog med politisk nivå i form av informasjons- og drøftingsmøter med politiske organer i kommunene. I disse møtene vil Bane NOR orientere om arbeidet, og drøfte de avveininger som tas fram mot anbefaling av ett alternativ. Bane NOR vil utarbeide et medvirkningsopplegg for konsekvensutredningen for kommunene. Dette for å sikre involvering av kommunene i kvalitetssikring av kunnskapsgrunnlaget før Bane NOR gjør sin anbefaling. Det er Bane NORs ansvar å anbefale en løsning, og utarbeide et forslag til kommunedelplan for denne. Kommunedelplanen med konsekvensutredning legges så</p>
--	---	---

	<p>6. Gon-alternativet vil kunne få svært negative konsekvenser for folkehelsen. Beboere mener de tilgrensende turstiene innenfor varslingsområdet er det mest brukte turområdet i Halmstad. Tiltak vil beslaglegge verdifulle friluftsområder og kunne redusere kvaliteten på de resterende tilgrensende turområdene, samt få negative visuelle konsekvenser for opplevelsen av nærmiljø og landskap. Stien er en del av en folkehelsesti, hvor deler går langs jernbanen – inngår i planen som stedsutvikling og møteplasser i Halmstad.</p> <p>7. Støy og lys. Ny støykilde i tillegg til flyplass, E6 og jernbane vil føre til en uheldig merbelastning i allerede støyutsatt område. Det vil bli støy på alle tider av døgnet og vanskelig å skjerme mot støy i de høyere etasjene av etablert og planlagt blokkbebyggelse. Lysforurensning er også negativt for spesielt bakenforliggende bebyggelse.</p> <p>8. Barn og unge. Viser til innspill fra Fasanveien barnehage hvor det bes om å ta hensyn til barn og unges oppvekstmiljø.</p> <p>9. Tiltaket berører et område med svært mange registrerte rødlistearter. I tillegg berører alternativet to naturtypelokaliteter som er vurdert som svært viktige; to dammer. Vurderingen fra forstudien er at et anlegg på Gon vil få store konsekvenser for naturmangfoldet. Det planlagte anlegget ligger nøyaktig der Gatubekken starter. Gatubekken renner inn i Kureåa 2km mot sørvest. I Kureåa arbeides det nå med å få tilbake en ørretbestand, og det er vannkilden til bønder med vanningsanlegg.</p> <p>10. Universell utforming forutsettes ivaretatt i den videre planen.</p> <p>11. Viktige tema: Tettstedsutvikling og sentrumsutvikling i Halmstad, friluftsliv og rekreasjonsområder, barn og unge og erstatningsareal for tapt lekeområde, bevaringsverdig bygningsmiljø ved Rygge stasjon, konsekvenser for</p>	<p>fram for planmyndigheten i den/de aktuelle kommunen(e) for behandling.</p> <p>6. Konsekvensutredningen skal gjøres iht. håndbok Statens vegvesens håndbok V712. Folkehelse inngår ikke som eget utredningstema, men en rekke av utredningstemaene omfatter viktige forhold for folks helse; Støy, friluftsliv/by- og bygdeliv, opplevelse av landskapet og naturmangfold, forurensing. I tillegg vil det bli utarbeidet et miljøbudsjett som også behandler tema som er viktige for folkehelse. Anlegget vil få konsekvenser for deler av Goen skogen og kan påvirke andre turveger i området. Friluftsliv/by- og bygdeliv skal utredes iht. planprogram kapittel 4.4.2. Der vil virkningen på Goen skogen og friluftsområder bli utredet. Det skal søkes å opprettholde (eksisterende) sammenhengende ferdselslinjer.</p> <p>7. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 i planprogrammet. Lysvirkning utredes iht. kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv.</p> <p>8. Bane NOR har hatt en befarings i Gonskogen med representanter fra Fasanveien barnehage for å innhente kunnskap om bruk av skogen, befaringsen ble gjennomført 11.12.18. Innspillene om hvilke deler av skogen som er verdifulle for barnehagen tas med videre i arbeidet med optimalisering og konsekvensutredning.</p> <p>9. Rødlistearter, naturmangfold, forholdet til bekken, vanning og ørret skal utredes i fagrapport KU iht. planprogrammets kap. 4.4.2 naturmangfold. Det er ikke sannsynlig at hensettingsanlegget vil påvirke landbruksvanning i området, men skulle utredningen vise slike konsekvenser vil det bli omtalt under naturressurser, jf. planprogrammets kapittel 4.4.5. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning og utslipp.</p> <p>10. Universell utforming ivaretas iht. PBL §1-1, og vil bli beskrevet i tiltakets planbeskrivelse.</p> <p>11. Tettstedsutvikling, sentrumsutvikling, konsekvenser for eksisterende og planlagt boligbebyggelse vil bli vurdert iht. planprogrammets kap. 4.5 andre samfunnsmessige virkninger. Friluftsliv og rekreasjonsområder blir utredet iht.</p>
--	--	--

	<p>eksisterende og planlagt boligbebyggelse, støy, lysforurensning, landskapsvirkning, konsekvenser for landbruket, fare for forurensning av Kureåa, naturmangfold, grunnforhold, anleggsperioden og skadereduserende tiltak.</p> <p>12. Østfold kommunene har et rikt kultur- og jordbrukslandskap, og flere viktige naturverninteresser. Alle de fire alternativene i Moss, Rygge og Råde vil kunne ha store konsekvenser for miljø og samfunn. I Vestby kommune er det lagt inn et areal for vendeanlegg, sør for Sonsveien stasjon, i kommuneplanen. Dette arealet ligger kun 2-3 km nord for Kamboalternativet. Kommunen mener derfor Bane NOR må ta inn og utrede dette alternativet i planprogrammet og videre planarbeid.</p>	<p>kap. 4.4.2 friluftsliv, by- og bygdeliv. Når det gjelder barn og unge og erstatningsarealer står det i de rikspolitiske retningslinjene (5.d.) at det ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal. Erstatningsareal skal også skaffes dersom omdisponering av areal egnet for lek gjør at de ikke lenger er egnet eller ikke lenger oppfyller de krav som stilles til arealer i nærmiljøet i retningslinjene (5 b). Bevaringsverdig bygningsmiljø ved Rygge stasjon blir vurdert under kulturarv iht. kap 4.4.4 i planprogrammet. Støy blir utredet iht. planprogrammets kap. 4.3.2. Lysvirkning blir utredet iht. planprogrammets kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv. Landskapsvirkning blir vurdert iht. planprogrammets kap. 4.4.1 landskapsbilde. Konsekvenser for landbruket blir utredet iht. planprogrammets kap. 4.4.5 naturressurser. Fare for forurensning av Kureåa skal utredes i fagrapport KU iht. planprogrammets kap. 4.4.2 naturmangfold. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Naturmangfold utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.3. Vurderingen av grunnforhold er en del av prosjekteringen av anlegget, og vil bli omtalt i beskrivelsen av tiltaket. Det vil bli utført grunnundersøkelser. Anleggsperioden utredes iht. kap. 4.7 i planprogrammet. Skadereduserende tiltak blir sett på i forhold til hvert enkelt tema.</p> <p>12. På bakgrunn av innspillet har Bane NOR gjennomført et alternativsøk i Vestby kommune fra kommunegrensen i sør og nordover forbi Sonsveien stasjon (holdeplass). Alternativer er vurdert etter samme metode som er benyttet i forstudien, og er beskrevet i Forstudie/Silingsrapport - tilleggssrapport Sonsveien. Dokumentnr. ICH-11-A-25061. Rapporten konkluderer med at Sonsveien-alternativet ikke anbefales videreført i det videre planarbeidet, og alternativet er innarbeidet i revidert planprogram som et av</p>
--	---	---

		alternativene som er silt ut, da det ikke anses å være gjennomførbart.
(18) Hafslund Nett (HN), 29.10.18, 201807769- 91	<ol style="list-style-type: none"> 1. Områdekonsesjon i Moss kommune etter energiloven. HN har elanlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg. 2. Innenfor planområdet er det en 47kV høyspenningsluftledning (Rygge-Halmstad 1 og 2) med totalt byggeforbudsbelte 26 meter, dvs. 13 meter fra senter av ledningen). Det er også en 47kV høyspenningsluftledning (Halmstad-Råde) med total byggeforbudssone 18 meter, dvs. 9 meter fra senter av ledningen. Ledningen er bygget etter anleggskonsesjon fra NVE. Kraftledninger bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra PBL, og for disse kan det derfor ikke vedtas bestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. 3. HN ber om at traseen med byggeforbudssonen registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører redusert høyde til opp til luftledningsanlegg. Se restriksjoner på ledningen i vedlagt skriv. 4. Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte. 5. Planlagt bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med det elektriske anlegg må ta hensyn til anlegget. HN oppstiller en del vilkår for at ev. omlegginger av nevnte kraftledning skal kunne gjennomføres: <ul style="list-style-type: none"> - Nye kabler/luftledninger som skal erstatte eks. anlegg må minst ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag. - Ønsker om omlegging må meldes til HN i god tid da det kan være en tidkrevende prosess. 	Punktene 1.-10. tas til følge.

- Krever full kostnadsdekning for omlegging.
- Må påregnes krav om tidsrom og tider på året utkobling må avgrenses til.
- 6. HN gjør oppmerksom på at Halmstad transformatorstasjon er plassert nær planområdet. Ev. ulemper og avbøtende tiltak for planlagt bebyggelse i denne forbindelse er ikke nettselskapets ansvar. Det må ikke planlegges noen form for plassering av anleggsmaskiner, adkomster, gjerder bygg el. som hindrer adkomst.
- 7. HN har høyspentluftledning innenfor planområdet som det bes tatt hensyn til. Byggeforbudssonen er på 6 meter fra ytterste strømførende ledning. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. Byggeforbudsbeltet bør registreres som faresone 370 – høyspenningsanlegg. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.
- 8. HN har høyspentkabler innenfor planområdet som det bes tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1m målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Fremkomst til kabelgrøftene må ikke hindres og det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endringen av overdekningen over kabler. Det må bestilles kabelpåvisning for å få lokalisert kabelens omtrentlige plassering i terrenget.
- 9. Hvis det blir behov for ny nettstasjon avhengig av effektbehovet planområdet har. Se krav til dette i fullstendig varsel.
- 10. Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegging gi forsterkning må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av evigvarende bruksrettigheter.
- 11. Innspillet inneholder også forutsetninger for bruk av vedlagte kart og innspill om inntegning på plankart. For inntegning i plankart spiller de inn følgende: I plankart skal ikke spenningsnivået tegnes inn, parallelle ledninger i luftstrekk skal tegnes som en linje. Høyspentledninger under bakken skal ikke tegnes inn. Arealer til framtidige nettstasjoner skal tegnes inn

som "andre typer bebyggelse og anlegg", energianlegg, kode: 1510.

3.2 Organisasjoner, lag og foreninger

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(19) Hjerter for Halmstad (HFH), interesseforening for utvikling av Halmstad sentrum, 08.10.18 og 19.10.18, 201807769-16 201807769-69	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reagerer kraftig på planene om å legge vaskeanlegg og oppstillingsplass for tog ved Goenskoen på Halmstad. I dag berørt av støy fra jernbane, E6 og riksveg samt flyplass med omfattende helikopteraktivitet. Nok er nok og Halmstad tåler ikke mer støy enn det allerede er. Noen andre må ta ulempen slik at ikke alt dyttes på et enkelt tettsted; beliggenheten til foreslått anlegg er i nærhet av eksisterende og nye beboelsesområder. Og det forstås at støy fra anlegget også vil komme på natten i tillegg til lysforurensning. 2. Å legge et anlegg vegg i vegg med boligområder er et overgrep på bokvalitet og trivsel for de som blir berørt. 180 boliger er bygget i umiddelbar nærhet til området som skisseres bare de 3-4 siste årene og i tillegg kommer den eldre bebyggelse. Betydelig ulempe og forringelse av de kvalitetene som området tilbyr for de som blir berørt. Når området allerede har høy støybelastning sier det seg selv at de utpekte planområdet er uegnet – og det protesteres på det sterkeste mot at planen gjennomføres. 3. Planlagt anlegg vil berøre et yndet turområde med flotte turveier. Her er det verdifull tilrettelegging for funksjonshemmede brukere som har mulighet til å komme ut i naturen selv om de er avhengige av å benytte rullestol og en ny kulturløype som nettopp er åpnet. Halmstad har allerede gitt mye til fellesskapet, utradering av et slikt viktig turområde er et stort inngrep som vil føre til at trivsel og muligheter for fysisk aktivitet reduseres for alle som bor på Halmstad. Turløypene brukes av svært mange og er bla. brukt som et viktig argument 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I planprogrammets kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattetid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulempen. Lysvirkning vil bli utredet iht. kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv. 2. Nærmiljø blir utredet iht. friluftsliv/by- og bygdeliv kap. 4.4.2 i planprogrammet. Arealbruk og byutvikling vil bli utredet iht. kap. 4.5.1 lokale virkninger i planprogrammet. 3. Anlegget vil få konsekvens for deler av Goen skog. Eksisterende ferdselslinjer skal søkes opprettholdt, avbøtende tiltak vil bli vurdert. Goen skog som turområde utredes iht. friluftsliv/by- og bygdeliv, kap. 4.4.2 i planprogrammet. Skogen som naturressurs blir utredet under prissatte konsekvenser iht. planprogrammets kap. 4.3. Gon-alternativet er ett av fire alternativer som vil bli konsekvensutredet, se punkt 1 under kommentar til Rygge kommune. Dyrka mark blir utredet i

	<p>i markedsføringen av nye boliger i Halmstad. Tas dette bort blir tilbudet vesentlig forringet – det finnes ingen forslag i planen på hvordan en slik forringelse skal kompenseres for lokalmiljøet som blir berørt. Å fjerne natur til fordel for tog er et irreversibelt tiltak som for alltid vil frarøve Halmstad en kvalitet. Skogen er høyt verdsatt i kommuneplanen og vil forsvinne med den planen man skisserer. Med det forsvinner også dyre- og plantelivet, og som tidligere nevnt verdien av å ha en naturressurs i umiddelbar nærhet av bomiljøet som kan benyttes av alle som bor på Halmstad. Planen er også et inngrep i kulturlandskapet og legger beslag på matjord som har vært dyrket gjennom svært mange generasjoner. Som interesseforening for utvikling i Halmstad er det umulig å se at planene medfører positiv utvikling for tettstedet. En slik utvikling passer ikke inn i visjonen om at Halmstad skal være et godt sted å bo for mennesker i alle aldre. Når man tenker på at det finnes andre områder langs jernbanelinjen i det aktuelle området som er mer egnet, og hvor ulempene vil berøre færre, oppleves det som helt meningsløst å videreføre planarbeidet for Gon. HFH ber om at Bane NOR skrinlegger dette prosjektet for Halmstads del og konsentrerer ressurser og innsats på et område som kan utnyttes uten tilsvarende omfattende negative konsekvenser.</p> <p>4. Helsemessige og miljømessige faremomenter ved en etablering av togparkering på Gon – konsultert med eksperter hos Norges astma og allergiforbund (NAAF) samt kjemiker hos arbeidstilsynet for å få belyst risiko for befolkningen og landbruksdriften.</p> <p>NAAF og kjemiker fra arbeidstilsynet støtter konklusjonene i høringssvaret (over) og viser bla. til folkehelseloven. Kjemiker hos arbeidstilsynet peker på at luftforurensning fra vaskeanlegget kan være en aktuell problemstilling både for nærliggende industri (Stabburets fabrikk) og befolkningen på Halmstad. Det bør gjennomføres en grundig og uavhengig kartlegging av faremomentene og denne bør være på plass før valg av lokalitet. HFH vil anføre at de helsemessige og miljømessige konsekvensene vil være omfattende og innebære</p>	<p>fagrapport KU naturressurser iht. kap. 4.4.5 i planprogram. Landskapsbilde blir utredet iht. kap. 4.4.1.</p> <p>4. Det skal i denne planfasen settes av areal til vaskeanlegg. Om det skal bygges vaskeanlegg, og eventuell løsning for et slikt anlegg, skal vurderes i det videre planarbeidet. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning.</p>
--	---	--

	<p>en meget stor risiko for lokalbefolkningens helse. Stiller seg derfor høyst tvilende til den vurdering som er inntatt i Bane NOR beskrivelse av prosjektet der man oppgir at tiltaket vil ha middel konsekvens for miljø og omgivelser, dette er åpenbart feil, og HFH protesterer mot denne bedømmelsen – de må betegnes som alvorlige og de er ikke på noen måte så ubetydelige som Bane NOR legger opp til i beskrivelsen. Tiltaket vil i tillegg til risiko for forurensning av miljøet med tilhørende helserisiko for lokalbefolkningen og landbruksområdene, også medføre støy, nattarbeid med støy og lysforurensning som tilleggsbelastning. Tiltaket berører ca. 4000 mennesker, og om 3 år kan tallet ha steget til ca. 6000 – og det kan ikke sies å være ubetydelig når en så stor befolkning utsettes for helserisiko og store miljømessige konsekvenser.</p> <p>5. HFH ønsker å peke på det opprinnelige formålet med bestillingen som kom med Inter City-satsningen: "Boliger, kontorer, handel og service legges ved kollektivknutepunkt, slik at flere finner det enkelt og attraktivt å reise kollektivt." Bane NORs svar på denne bestillingen har motsatt effekt dersom det planlagte anlegget legges til Halmstad. Bomiljøet raseres og det vil ikke komme flere mennesker til kollektivknutepunktet og utviklingen i Halmstad vil stanse. HFH peker på folkehelseloven: "Formålet med denne loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse. Loven skal sikre at kommuner, fylkeskommuner og statlige helsemyndigheter setter i verk tiltak og samordner sin virksomhet i folkehelsearbeidet på en forsvarlig måte. Loven skal legge til rette for et langsiktig og systematisk folkehelsearbeid." Det motsatte av lovens intensjon kan skje på Halmstad. Man setter ikke fokus på folkehelsen ved å starte høytrykksspyling av tog på utsiden av hagegjerdene til folk og på en slik måte at den dominerende vindretningen vil blåse sprøytetåka fra denne vaskeaktiviteten inn over</p>	<p>5. Påvirkning på arealbruk og by/stedsutvikling blir utredet jf. planprogrammets kap. 4.5. Her vil virkningen på utviklingen av Halmstad bli vurdert. Et hensettingsanlegg i tilknytning til Moss stasjon er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert. Utbyggingen av Inter City er et viktig tiltak for å nå Stortingets mål om at all trafikkvekst i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, ref. NTP 2018-2029 og Stortingets klimaforlik 2012.</p> <p>Konsekvensutredningens kal gjøres iht. Statens vegvesens håndbok V712. Folkehelse inngår ikke som eget utredningstema, men en rekke av utredningstemaene omfatter viktige forhold for folks helse; støy, friluftsliv/by- og bygdeliv, opplevelse av landskapet, naturmangfold og forurensning. I tillegg vil det bli utarbeidet et miljøbudsjett for prosjektet som også vil behandle tema som er viktige for folkehelsen.</p>
--	---	---

	<p>boligområdene til 4000 mennesker. Og man fremmer ikke sunn folkehelseutvikling ved å igangsette støyende arbeide, til dels om natten, rett utenfor det området hvor folk skal bo, leve og sove. Det er vanskelig å se at Bane NORs planer på noen måte kan forsvares i forhold til innholdet i folkehelseloven. Dermed burde den konsekvens kunne trekkes at det er umulig å legge det å anlegge som er planlagt til Halmstad i Rygge. HFH protesterer mot at Halmstad kan benyttes som lokalitet.</p>	
<p>(20) NY KURS, By- og bygdeliste for Moss og Rygge (også skrevet sammendrag og kommentert under Kambo), 19.10.18, 201807769-63</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gon ligger i umiddelbar nærhet til relativt store boligområder hvor det allerede bor mange mennesker. Områdene er og/eller må forventes å ville bli, områder for videre boligutvikling i Nye Moss kommune. Moss kommune er i dag en av landets minste kommuner i areal og det bør ikke beslaglegges areal som vil være viktig i videreutvikling av den nye kommunens boområder. Det er i tillegg viktig å ikke beslaglegge mer dyrka mark. I tillegg trenges arealer i nærhet til boligområder for bruk til rekreasjon, fritid og friluftsliv. Menneskene som bor og vil bo i disse områdene fremover er ikke tjent med et stort hensettingsanlegg som "nærmeste nabo". 2. Høringsinnspill fra Rygge kommune tilsluttes slik det er lagt fram i sin helhet; Store negative kons. for miljø og samfunn tilsier at alternativet Gon bør siles vekk før planprogrammet kan fastsettes. 3. I silingsrapporten er det for Gon vurdert at konsekvensen for sentrumsutvikling, friluftsliv/rekreasjon og jordvern er middels negativ, og at konsekvensen for kulturmiljø er liten. Dette bør endres til store negative konsekvenser. 4. I planprogrammet er det ikke beskrevet noen prosess for den midtfasen hvor de fire alternativene skal reduseres til ett hovedalternativ. Planprogrammet må beskrive hvordan kommunene skal involveres i utvelgelsen av endelig lokalisering. 5. Vedlagt rapport om miljø og helserisiko ved vaskeprosess. Risikovurdering: Konsekvenser for befolkningen; Anlegget vil medføre svært høy helserisiko for befolkningen i forbindelse med svevepartikler som følger dominerende vindretning (75% av tiden) inn over boligområder. Konsekvenser for landbruket; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arealbruk og byutvikling vil bli utredet iht. kap. 4.5.1 lokale virkninger i planprogram. Friluftsliv/ by- og bygdeliv vil omfatte temaer som friluftsliv og rekreasjon iht. kap. 4.4.2 i planprogram. 2. Bane NOR forutsetter at alternativet Gon blir med i det videre arbeidet, jf. kommentar til høringsuttalelsen fra Rygge kommune. Et hensettingsanlegg i tilknytning til Moss stasjon er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert. 3. Vurderingene i silingsrapporten er basert på forhåndsdefinerte kriterier, jf. kommentar til merknad fra Rygge kommune. Bane NOR ønsker ikke å endre evalueringskriteriene for silingsfasen nå. 4. For å gå fra 4 til 1 alternativ vil forslagsstiller utarbeide en kommunedelplan med konsekvensutredning og anbefale alternativ. Bane NOR er tiltakshaver for prosjektet, og ansvarlig for prosjektering, konsekvensutredning og utarbeidelse av forslag til kommunedelplan for nytt hensettingsanlegg i

	<p>Tilslig gjennom avrenning kan berøre et område på 600 dekar. Det bedømmes at det er høy risiko for luftbåren forurensning av landbruksområdet og middels risiko for forurensning gjennom tilslig til dette. Konsekvenser for grunnvannet og transport til vannveier; Bekk benyttes som vannkilde til vanning av jordene, samt munner ut i en gyteplass for sjørett. Risiko for forurensning av grunnvannet og vannveier bedømmes som middels.</p> <p>Vedlagt konkrete spørsmål til Bane NOR:</p> <ol style="list-style-type: none"> Kan Bane NOR garantere at avdrift av kjemikalier fra vaskeanlegget ikke vil innebære problemer for astmatikere som bor i nærområdet? Kan Bane NOR garantere at spredning av forurensning fra vaskeanlegget ikke vil innebære en helseisiko for friske mennesker som bor på Halmstad? Kan Bane NOR garantere at det ikke vil bli vasket togsett de dagene det er sterk vind i området og faren for spredning til boligområdet fra anlegget er ekstra stor? Kan Bane NOR garantere at det ikke vil være støyskapende aktiviteter på anlegget nattetid, jf. Rygge Sivile Lufthavn som var pålagt å holde stengt mellom 23 og 07? Kan Bane NOR garantere at anlegget ikke vil være lyssett i tidsrommet mellom 24 og 06? Kan Bane NOR garantere at anlegget blir helgestengt? 	<p>Mosseregionen. Bane NOR ønsker en løpende dialog med planmyndigheter, myndigheter på fylkesnivå og allmennheten i denne prosessen. Dialogen med planmyndigheten vil skje i form av løpende møtevirksomhet på administrativt nivå og dialog med politisk nivå i form av informasjons- og drøftingsmøter med politiske organer i kommunene. I disse møtene vil Bane NOR orientere om arbeidet og drøfte de avveininger som tas fram mot anbefaling av ett alternativ. Det er Bane NORs ansvar å anbefale en løsning, og utarbeide et forslag til kommunedelplan for denne. Kommunedelplanen med konsekvensutredning legges så fram for planmyndigheten i den/de aktuelle kommunen(e) for behandling.</p> <p>5. Ved planlegging av et hensettingsanlegg vil en måtte forholde seg til alle regler som gjelder for utslipp og miljøpåvirkning fra anlegget, dette gjelder også eventuelle utslipp fra et vaskeanlegg. Det vil ikke bli benyttet metoder eller planlagt utslipp som ikke er tillatt etter gjeldende regelverk. Det skal i senere planfaser utarbeides miljørapporter og miljødokumentasjon knyttet til anlegget som skal vise hvordan dette tilfredsstilles.</p> <p>Konkrete spørsmål til Bane NOR:</p> <ol style="list-style-type: none"> Anlegget vil bli bygget iht. gjeldende lover og regler, forurensning til luft, vann eller støy vil ikke overstige de tillatte grenser. Anlegget vil bli bygget iht. gjeldende lover og regler, forurensning til luft, vann eller støy vil ikke overstige de tillatte grenser. Anlegget vil bli bygget iht. gjeldende lover og regler, forurensning til luft, vann eller støy vil ikke overstige de tillatte grenser. Det vil bli virksomhet på natt. Støyeffekten av anlegget skal utredes jf. planprogrammets kap. 4.3.2. Iht. retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattetid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper. Det vil bli lyssetting på nattetid. Det skal søkes at strølyset for boligbebyggelsen skal minimeres og at lyssetting
--	--	---

		<p>skjermes for blending og rettes ned mot anlegget. Lyssetting/lysforurensning utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv.</p> <p>f. Det vil bli virksomhet på anlegget i helgene.</p>
<p>(21) Rygge bygdekvinneag (RBK), 12.10.18, 201807769-33</p>	<ol style="list-style-type: none"> Engasjerte i det som skjer i bygda og ønsker å uttrykke sterk misnøye med alternativet Gon. Etablering her vil få store negative konsekvenser for de menneskene som bor på tettstedet Halmstad. Rygge kommune har i tråd med nasjonale føringer vedtatt å utvikle dette området knutepunktsbasert. I tillegg til utbygging av området til boligformål er det barnehager, skole, seniorboliger og behandlingssted for eldre. Disse vil få sin tilværelse kraftig forringet pga. støy, fjerning av rekreasjonsmuligheter i bla Gonskogen og områdene rundt. RBK vurderer at et slikt anlegg i tettstedet Halmstad vil ødelegge livskvaliteten for de som har etablert seg og skal etablere seg her. Videre opptatt av å ta vare på dyrka mark, fornminner og rødlistearter som finnes i området. La Halmstadsamfunnet bestå slik det er uten hensettingsplass for tog! Den vedtatte kommuneplanen i Rygge videreføres. 	<ol style="list-style-type: none"> Tiltakets påvirkning på arealbruk og byutvikling utredes iht. planprogrammets kap. 4.5. Nærmiljø, friluftsliv/by- og bygdeliv skal utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.2. Støy vurderes etter planprogrammets kap. 4.3.2. Dyrka mark (iht. planprogrammets kap. 4.4.5), fornminner (iht. planprogrammets kap. 4.4.4) og naturmangfold (iht. planprogrammets kap. 4.4.3) skal utredes.
<p>(22) Fasanveien barnehage (FB), eier, daglig leder og representant fra foreldreutvalget, 11.10.18, 201807769-30</p>	<ol style="list-style-type: none"> Ber om å forkaste Goen som alternativ i arbeidet med å finne ut hvor hensettingssporet skal ligge. FB er nærmeste nabo til Goenskogen og denne blir daglig brukt gjennom hele året, dette er deres hundremetersskog. Alle aldere bruker denne skogen. Skogen er magisk og en uvurderlig arena for læring og mestring. Skogen er en skattekasse av sanseopplevelser, fantasi, lek og utfoldelse på naturens premisser til alle årstider. Det er opparbeidet bål plass, troll under brua, fuglekasser i trærne og steingjerder å klatre på. Til jul er det fakkeltog med Lucia og samling i skogen. Det er skilek og nissen gjemmer lua si der rett som det er. Pinnebrød, bygge hytter, gamle stokker, mystiske steingjerder, regnbueblader og rare sopper. Med den storstilte utbyggingen av boliger på Halmstad, er det avsatt grøntområder i boligplanleggingen. Det kommer snart enda en barnehage i umiddelbar nærhet til Goenskogen som vil dra nytte av skogen. 	<ol style="list-style-type: none"> Gon blir med i de videre vurderingene og blir evt. silt ut etter det er fremskaffet tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag gjennom konsekvensutredningen, jf. svaret til Rygge kommunes innspill. Det vil måtte skaffes erstatningsareal i tråd med retningslinjene.

	<p>Ifølge RPR 5d skal det ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller egnet for lek, skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal. Erstatningsareal skal skaffes dersom omdisponering av areal egnet for lek gjør at de ikke lenger er egnet eller ikke lenger oppfyller de krav som stilles til arealer i nærmiljøet i retningslinjene 5b. Hvordan skal man kunne bøte på en slik utbygging? Plante en ny skog? Det MÅ finnes en bedre plassering enn Goen.</p> <p>3. Kommunen har et særskilt ansvar for å ivareta barn og unges oppvekstmiljø og levekår, jf. PBL §1-1. I ledd 5 står det at barn og unges oppvekstsvilkår skal ivaretas i planleggingen og det enkelte byggetiltak. Nåværende og fremtidige barn på Halmstad berøres i aller sterkeste grad av planene om hensettingsspor og får et sterkt redusert oppvekstilbud dersom skogen med tilliggende grøntareal blir borte. FB krever at barna blir hørt i den videre prosessen! Rygge kommune har ligget lavt på tilskuddssatsene til barnehager lenge. Men de som bor der har store verdier i nærområdet som barnehagene og skolene er flinke til å bruke, det mer enn veier opp for at det er lite penge i kassa. "Vær så snill å ikke ødelegg skogen vår!"</p>	<p>3. Det er gjennomført en medvirkningsprosess for å samle informasjon om områder som blir benyttet av barn, jf. befaring med bestyrer i Fasanveien barnehage 11.12.18. Det skal tilrettelegges for videre involvering av barn og unge i samarbeid med kommunene i det videre planarbeidet. Informasjonen fra befaringen inngår i grunnlaget for videre planlegging og den konsekvensutredningen som skal gjøres.</p>
<p>(23) Kureåa og Gulland vanningslag, 11.10.18, 201807769-32 201807769-54</p>	<p>1. Utrykker sterk bekymring knyttet til Bane NOR sine planer om mulig plassering av hensettingsanlegg ved Goen. Hele planområdet for de foreslåtte ved Goen drenerer til Kureåa, som renner ut i Kurefjorden ca. 4 km sør for Halmstad. De er 26 brukere nedstrøms Halmstad, disse driver intensivt økologisk og konvensjonell produksjon av potet, grønnsaker og korn mm på ca. 5500 dekar. Tilgang på vann fra Kureåa til vanning av jordbruksarealene er en forutsetning i alle disse produksjonene. I vekstsesong er det to pumper i Vansjø som sørger for tilstrekkelig vannføring i Kureåa slik at alle andelene til de respektive gårdene dekkes. Man må påregne at vaske- og skyllevann fra et hensettingsanlegg vil oppfylle strenge krav i forhold til rensing. Men selv om det i planprosessen ev. opereres med lav sannsynlighet knyttet til skadelige utslipp i Kureåa, vil konsekvensen av en slik forurensning være</p>	<p>1. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning.</p>

	<p>betydelig. Ikke bare vil miljøgifter i vannet kunne skade grøden som er på jorden på et gitt tidspunkt, men også matjorda kan bli forurenset på lang sikt. Vanningslaget mener derfor det er stor risiko knyttet til plassering av hensettingsanlegg ved Goen.</p> <p>2. I nedbørrike perioder er kapasiteten i Kureåa sprengt, og det jobbes kontinuerlig med å sikre bekkekantene mot erosjon og utglidninger. Et hensettingsanlegg vil bidra med økt vannmengde, endret avrenningsmønster ved at det blir mer overflateavrenning fra Halmstad og økt avrenningshastighet. Det vil by på ytterligere utfordringer med erosjon ned mot fjorden. I tillegg vil sprengt kapasitet på avløpsledninger fra Halmstad-området medføre overflateavrenning på jordbruksarealer. Kureåa er et viktig landskapselement. Det er en kystbekk med en av de best utviklede vegetasjonssonene i hele Østfold. Vanningslagene Kureåa/Gulland samarbeider med miljøforvaltningen og lokale fiskeforeninger og det er gjennom en årrekke gjort tiltak i bekkeløpet for å bedre forholdene for sjørreten. Det er bla. laget en fisketrapp ved det nederste bassenget. Etter mange års fravær vandrer nå sjørreten oppstrøms til Rygge kirke. Ønsker ikke å spre avløpsvannet fra planlagt hensettingsanlegg ut på jorda si. Anlegget vil kunne medføre irreversibel skade på matproduksjonen i store deler av Rygge både som følge av forurensning, og erosjon i bekkeløpet og på jordbruksarealer. Det forventes at dette er ulemper som legges på vektskålen når alternativ for videre utredning skal velges. Kureåa/Gulland vanningslag krever at planene om plassering av togparkering på Goen skrinlegges.</p>	<p>2. Overvannshåndtering og eventuelle fordrøyningsiltak vil bli vurdert i videre planlegging. I en evt. senere reguleringsplanfase vil det bli gjort beregninger og vurderinger av avrenningshastighet fra området. Normalt vil utgangspunkt for en slik vurdering være at avrenningshastigheten ikke skal øke som følge av anlegget. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Det skal settes av areal til spyle- og vaskeanlegg. Om det skal bygges vaskeanlegg, og eventuell løsning for et slikt anlegg, skal vurderes i det videre planarbeidet. Miljøkonsekvenser og forurensning vil bli utredet og omtalt i planbeskrivelsen og miljøprogram som skal følge planene.</p> <p>Bane NOR forutsetter at alternativet Gon blir med i det videre arbeidet, jf. kommentar til høringsuttalelsen fra Rygge kommune. Et hensettingsanlegg i tilknytning til Moss stasjon er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert.</p>
<p>(24) Aksjonsgrup pa. for bev. av et godt bomiljø på Halmstad, 18.10.18, 201807769-58</p>	<p>1. Aksjonsgruppa har en oppgave: Å bidra til at de 4000 menneskene som bor, arbeider eller ferdes her skal ha en best mulig livskvalitet. Boligbebyggelsen på Halmstad er utviklet i tett sammenheng med det åpne jordbrukslandskapet, og det har vært tilsynelatende bred politisk enighet om å bevare, fortette og utvikle Halmstadområdet ovenfor jernbanen i forlengelsen av jordbruksområdet nedenfor. Halmstad ligger åpent til på Ra-ryggen, nedenfor er det skrånende og flatt jordbrukslandskap ned mot fjorden. Storskala produksjon og vide utsyn er med på å gi området sin karakter, samtidig som det er høy tetthet av</p>	<p>1. Konsekvensene for stedsutvikling, landskapsbilde og nærmiljø vil bli utredet iht. planprogrammets kap. 4.5.1 lokale virkninger, landskapsbilde iht. kap. 4.4.1 og friluftsliv/by- og bygdeliv iht. kap. 4.4.2.</p>

	<p>for minner og spor i dagen etter tidligere tiders driftsformer. Etter at kommunen vedtok ny kommunedelplan for Halmstad – i tråd med de rikspolitiske retningslinjer om fortetting rundt knutepunkter – har Halmstad opplevd en "ny vår" med utstrakt boligbygging og etter planen skulle det vært over 6000 mennesker i området i løpet av få år. Derfor er plasseringen av et hensettingsanlegg for tog tett opp til boligområdene uakseptabelt.</p> <p>2. Miljøkonsekvenser. Et slikt anlegg vil ha mange, til dels alvorlige miljøkonsekvenser for både mennesker og landbruk. Det har i mange år vært mer støy og forurensning enn hva som er forsvarlig – ikke minst pga. E6, riksvei gjennom bygda samt flyplass. Forurensning. Vasking av tog utendørs vil utvilsomt bidra til en ny type forurensning ved at sprøytetåke med rester av vaskemidler, skitt og avisningsvæske (ifølge uttalelse fra Norges Astma og allergiforening) vil bli ført med vinden inn over boligområdene på Halmstad. Med bakgrunn i fremtredende vindretning fra sør/sørvest vil dette kunne påvirke store deler av etablert og planlagt boligområde. Støy fra tog under forflytning, reparasjoner og vasking samt transport til og fra et flombelyst område på nattetid vil virke svært negativt inn på søvn og søvnkvalitet. Ettersom området er synbart fra store deler av Halmstad er plasseringen nærmest et overgrep på det estetiske inntrykket. Summen av miljøkonsekvensene vil få alvorlige følger for bomiljøet på Halmstad. Det er derfor svært vanskelig å følge Bane NORs vurdering av punkt nærmiljø og friluftsliv til kun å ha middels konsekvens. I folkehelseloven står det i kap. 5, §22 statlige myndigheters ansvar; Statlige myndigheter skal i sin virksomhet vurdere konsekvenser for befolkningens helse der det er relevant. Summen av miljøkonsekvenser vil få alvorlige følger for bomiljøet. Halmstads beboeres helse og livskvalitet må settes i første rekke når beslutninger tas. Sannsynligheten er også stor for at mange utbyggere trekker sine planer om videre utbygging i tillegg til at mange etablerte beboere vil se seg om etter annet sted å bo. En snakker om RASERING AV BOMILJØ, noe som står i direkte motsetning til statlige føringer for transportknutepunkt, som Halmstad er definert til å være.</p>	<p>2. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Det skal settes av areal til spyle- og vaskeanlegg. Om det skal bygges vaskeanlegg, og eventuell løsning for et slikt anlegg, skal vurderes i det videre planarbeidet. Miljøkonsekvenser inngår i flere av utredningstemaene i konsekvensutredningen, og eventuelle miljøeffekter og forurensning vil bli omtalt i planbeskrivelsen og miljøbudsjettet som skal følge planene. Konsekvensutredningen skal utarbeides iht. Statens vegvesens håndbok V712. Folkehelse inngår ikke som eget utredningstema, men en rekke av utredningstemaene omfatter viktige forhold for folks helse; støy, friluftsliv/by- og bygdsliv, opplevelse av landskapet, naturmangfold og forurensning. I tillegg vil det bli utarbeidet et miljøbudsjett som også behandler tema som er viktige for folkehelsen.</p>
--	---	---

	<p>3. Verneverdig skog, til glede for så mange. I Rygges kommuneplan er Goenskogen klart og tydelig merket som friområde. I kommunedelplanen for Halmstad er skogen merket som viktig grønnstruktur i tilknytning til nye boligområder. Goenskogen er et særdeles viktig rekreasjonsområde for de mange tusen menneskene som bor på Halmstad og er i bruk daglig av unger så vel som eldre. Viser til Nordisk Ministerråds Miljørapport fra 1987 hvor "Raskogen er uten tvil den mest truede og sårbare del av naturstrukturen i Rygge sett under ett gir de forskjellige økologiske hensyn vektige grunner for at det som står tilbake av denne skogen blir vernet for fremtiden".</p> <p>4. Friluftslivsloven. §1 Formålsparagrafen sier at formålet med loven er å verne friluftslivet naturgrunnlag og sikre allmennhetens rett til ferdsel, opphold mv. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes. Å drive med fysisk aktivitet i naturen og nærmiljøet skårer høyest når det gjelder det folk ønsker å gjøre mer av i hverdagen. Barn og unge, voksne og eldre er mer fysisk aktive dersom parker, grøntområder, anlegg for rekreasjon og mosjon, kollektivtransport, servicetilbud og butikker ligger i nærheten av hjemmet og/eller arbeidsplassen. Studier viser at dersom det er for langt til parker og grøntområder så faller bruken dramatisk. Nærhet er viktig for eldre og små barn som i snitt tilbakelegger ca. 200meter på 10minutter, mens personer mer god fysisk form har en rekkevidde på 1km. Godt tilrettede bo – og nærmiljøer har betydning for utjevning av aktivitetsvater knyttet til sosiale helseforskjeller. Noen eksempler på områder som bør inngå i arbeidet for økt fysisk aktivitet: Tilrettelegging for lek, turgåing, rekreasjon og uorganiserte aktivitetsmuligheter i nærmiljøet. Sikring av allmenn og sikker tilgang til rekreasjonsområder tilrettelagt for fysisk aktivitet. Planlegging av offentlige rom og stier som kan nås til fots og på sykkel.</p> <p>5. Aksjonsgruppa henstiller Bane NOR til å skrinlegge Halmstad som alternativ for et ev. hensettingsanlegg. La et godt bomiljø være den viktigste faktoren! Nevner at i løpet av kort tid har</p>	<p>3. Forholdene for den delen av Gonskogen som blir berørt blir utredet i konsekvensutredningen, iht. planprogrammets kap. 4.4.3 naturmangfold og 4.4.5 naturressurser. Det skal også vurderes utredet i hvilken grad den delen av skogen som forsvinner vil berøre øvrige deler av skogen. Det kan bli aktuelt med erstatningsareal.</p> <p>4. Hensynet til friluftsliv/by- og bygdeliv blir utredet iht. planprogrammets kap. 4.4.2. Det blir lagt vekt på å opprettholde sammenhengende ferdselslinjer.</p> <p>5. Innspillet om å skrinlegge Halmstad-alternativet tas ikke til følge og Gon beholdes som et alternativ i det videre planarbeidet. Det vises til punkt 1 under kommentar til Rygge kommune.</p>
--	--	---

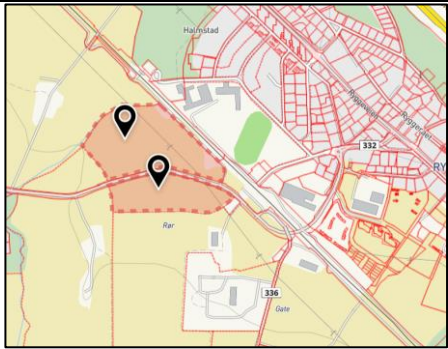
	<p>over 1000 personer underskrevet en protestaksjon mot rasering av vårt bomiljø og til Bane NOR sine planer.</p>	
<p>(25) Gatugrenda, Gatu Park, Gatutunet og Solhøitunet, samlet innspill fra de fire sameiene på totalt 143 boliger. (Rygge senior bo ønsker å være infoadressat på saker forbundet med prosjektet, det samme gjelder Gatugrenda, Gatu park, Gatutunet og Solhøitunet som ikke har blitt varslet direkte men kun gjennom oppslag i avisa), 26.09.18, 26.09.18,</p>	<p>Representerer 143 nyoppførte og påbegynte boliger i umiddelbar nærhet til det planlagte prosjektet. Vil med dette protestere kraftig mot de foreliggende planene.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anlegget legges i den eneste gjenværende grønne lunga på Halmstad. I umiddelbar nærhet til det foreslåtte anlegget, er det de siste 4-5 årene bygd ca. 150 nye boliger, ytterligere 30 kommer i 2019. Med utgangspunkt i RPR har Rygge kommune regulert dette området for boligbygging. Boligområdet som berøres av planene ligger i kort avstand til jernbanestasjonen, annen kollektivtrafikk, skole, barnehage, idrettsanlegg og andre viktige sentrumsfunksjoner. I vedtatt kommuneplan er Goen skog klart og tydelig merket som friområde. I KP for Halmstad er skogen merket som viktig grønnstruktur i tilknytning til nye boligområder. Investeringene i boliger i dette området var basert på denne informasjonen. Det aksepteres ikke at man plutselig endrer vedtatte planer og omdisponerer friområdet til parkeringsplass for tog. I sin presentasjon av planene, hevder Bane NOR at tiltaket kun har middels effekt på arealbruk og byutvikling. Dette er sameie-gruppa fundamentalt uenig i. Tiltaket har meget stor negativ effekt på arealbruk og byutvikling. 2. Goen skog er et særdeles viktig rekreasjonsområde for de mange tusen menneskene som bor på Halmstad. De finner det helt uakseptabelt at skogen skal benyttes til parkeringsplass. Da de valgte å kjøpe nyoppført bolig i Gatu Park, var dette bla. med utgangspunkt i at man i umiddelbar nærhet har muligheter til å gå i en skog med rikt plante og dyreliv (rådyr, grevling, rev). Bane NOR mener at tiltaket kun har middels effekt på nærmiljø og friluftsliv. Dette er sameiegruppa fundamentalt uenig i. Tiltaket har meget stor negativ effekt på nærmiljø og friluftsliv. 3. Forstår det slik at det vil være aktivitet på hensettingsanlegget på nettene. Halmstad har fra før støy fra E6 og fra Rygge flystasjon. Et mulig hensettingsanlegg vil bidra med ytterligere støy til et støyutsatt område. Det fryktes at det vil være aktivitet på anlegget også nattetid og i helgene. Sameiegruppa finner 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Forholdene for den delen av Gonskogen som blir berørt blir utredet i konsekvensutredningen, iht. planprogrammets kap. 4.4.3 naturmangfold og 4.4.5 naturressurser. Det skal også vurderes utredet i hvilken grad den delen av skogen som forsvinner vil berøre øvrige deler av skogen. Det kan bli aktuelt med erstatningsareal. Planer som blir berørt blir utredet iht. kap. 4.5.1 lokale virkninger i planprogrammet. Et hensettingsanlegg i tilknytning til Moss stasjon er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert. Utbyggingen av Inter City er et viktig tiltak for å nå Stortingets mål om at all trafikkvekst i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, ref. NTP 2018-2029 og Stortingets klimaforlik 2012. I høringen av forslag til planprogram har Bane NOR mottatt innspill fra Moss kommune som anbefaler at Kambo-alternativet legges bort før fastsetting av planprogram, Rygge kommune som anbefaler at Gon tas ut før fastsetting av planprogram og Råde kommune som krever at Løken/Høyda (Grimstادتoppen) og Kjellerødåsen siles ut før fastsetting av planprogram. Ingen av kommunene har foreslått å ta inn igjen alternativer som er foreslått silt ut. Konsekvensen av dette er at dersom Bane NOR tar høringsuttalelsene fra Moss kommune, Rygge kommune og Råde kommune til følge er det ingen aktuelle lokaliseringalternativer for hensetting. Uten hensettingsanlegg vil ikke togpassasjerene få et utvidet rutetilbud fra Moss stasjon etter at nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Innspillet tas ikke til følge og Gon beholdes som et alternativ i det videre planarbeidet.

<p>01.10.18, 03.10.18, 201807769-14, 201807769-8, 201807769-82</p>	<p>det uakseptabelt at folk som bor på Halmstad skal utsettes for ytterligere støy gjennom det planlagte anlegget.</p> <p>4. Ser av tegninger på Bane NORs hjemmeside at adkomst til området er tegnet rett gjennom vårt boligområde. Det finner sameiegruppa å være helt uakseptabelt. De finner det for øvrig merkelig at Bane NOR opererer med kart der boligene ikke er tegnet inn.</p>	<p>2. Forstudien var basert på kunnskap som var kjent på det tidspunktet. I forstudien er det utarbeidet silingskriterier der en definerer liten, middels og stor konsekvens for ulike tema. Bane NOR mener det er riktig å benytte den samme metoden for alle alternativene og ønsker ikke å revidere forstudien spesifikt for Gon-alternativet. I arbeidet med konsekvensutredningen vil datagrunnlaget suppleres og oppdateres.</p> <p>3. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdelig (planprogrammets kap 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattestid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulempere</p> <p>4. Adkomst til området er ikke avklart og inngår i det videre planarbeidet. Kart skal oppdateres.</p>
---	---	--

3.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

Innspillnr., avsender, dato, Referansnr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
<p>(26) Rygge Mølle & Handelsforretning AS (RMH), 08.10.18, 201807769-17</p>	<p>1. Rygge Mølle og Handelsforening mener bygningene representerer en unik "stasjonsby" med høy verneverdi og at det dermed er feil i Bane NORs forstudie hvor bygningene ikke er gitt verneverdi. Konsekvensen dersom bebyggelsen berøres av tiltak er satt for lavt og de betegner konsekvensene som store og uakseptable. Bygningene inneholder mer enn en kafé og en pub. Alle virksomhetene vil bli berørt.</p> <p>2. Det varsles klage dersom en utvidelse av jernbanestasjonen medfører ulemper for virksomhetene som holder til i bygningene.</p>	<p>1. I silingsrapporten er det benyttet kjent kunnskap, og det er ikke kjente, registrerte kulturminner i området som er vurdert. Ulike innspill vedrørende kulturmiljø vil tas til følge og konsekvens for kulturmiljø vil bli tatt høyde for i KU. Forstudien var basert på kunnskap som var kjent på det tidspunktet. I forstudien er det utarbeidet silingskriterier der en definerer liten, middels og stor konsekvens for ulike tema. Bane NOR mener det er riktig å benytte den samme metoden for alle alternativene og ønsker ikke å revidere forstudien spesifikt for Gon-alternativet. I arbeidet med konsekvensutredningen vil datagrunnlaget suppleres og oppdateres.</p>

	De mener det ikke akseptabelt at atkomsten fra jernbanesiden til Meieribygningen sperres.	2. Ulemper for arealbeslag for dagens og planlagt arealbruk, samt konsekvenser for lokalt næringsliv blir utredet iht. planprogrammets kap. 4.5.1 lokale virkninger.
(27) Ragna Marie Qvam, 14.10.18, 201807769-34	<ol style="list-style-type: none"> 1. Forurenset drikkevann er allerede et problem på Halmstad på grunn av avrenning fra flyplassen og landbruket. Hensettingsanlegget vil forverre dette. Quam mener Bane NOR må bygge et lukket anlegg der avrenning fra anlegget renses på stedet og ikke slippes ut i naturen overhodet. En mulighet er å bygge anlegget inne i et tunnelsystem eller i en lukket hall, slik at de miljøskadelige stoffene kan renses der og da, eller aller helst; erstattes av et dampvaskeanlegg som ikke avgir kjemikalier i det hele tatt. 2. Bane NORs plan om et anlegg på Rygge vil bety at den siste grønne lungen på Halmstad forsvinner. Skog og vegetasjon gir sikring mot flom, vind og beskyttelse mot konsekvensene av for eksempel langvarig tørke. Jord uten trær eller vegetasjon øker faren for utglidninger, for eksempel under jernbaneskinnene. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Det skal settes av areal til spyle- og vaskeanlegg. Om det skal bygges vaskeanlegg, og eventuell løsning for et slikt anlegg, skal vurderes i det videre planarbeidet. 2. Virkninger for de delene av Gonskogen som evt. går tapt skal utredes i konsekvensutredningen under friluftsliv/by- og bygdelig (kap. 4.4.2 i planprogram), naturmangfold (kap. 4.4.3 i planprogram) og naturressurser (kap. 4.4.5 i planprogram).
(28) Trygve Andreas Kubberød og Kåre Olav Kubberød, 201807769-49	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kubberød har rett til å benytte eksisterende driftsveg langs jernbanen fra Rygge stasjon til gbnr. 9/1. Det ble inngått en avtale med Jernbaneverket om dette i 2000. Avtalen gjelder så lenge de forpakter jorda. 2. De er også bekymret for utslipp fra et hensettingsanlegg. Dette er et svært viktig område for grønnsaksdyrking. Det skal lite til før grønnsakene ikke kan brukes som mat. Anlegget kan føre til utslipp til bekker som fører til Kureåa. Denne er en viktig vannkilde for mange grønnsaksdyrkere i Rygge. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. En mulig konsekvens er at gårdsveien må legges om. Eksisterende rettigheter skal søkes opprettholdt. 2. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Konsekvenser knyttet til landbruket vil bli utredet, jf. planprogrammets kap. 4.4.5 naturressurser.
(29) Sonja Marie Røhr, Bygdetunveien 70, 16.10.18, 201807769-48	<ol style="list-style-type: none"> 1. Røhr ønsker ikke at eiendommen hennes (gbnr. 2/1) benyttes til eventuell ny bilparkering. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Innspillet tas til orientering.

		
<p>(30) Ole og Torgeir Gjølberg m/fam., Gatu Gård, GNR 4 BNR 1, 201807769-51 201807769-78</p>	<p>Kommentarer til planprogrammet</p> <p>Merknaden inneholder mye informasjon som ikke er gjengitt i sin helhet under, men som vil bli tatt med i det videre arbeidet med konsekvensutredningen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I kapittel 3.2.2. er det kun omtalt at Gon gård ligger innenfor planområdet. De mener det også må tilføyes at bebyggelsen på Gatu gård ligger innenfor planavgrensningen. 2. Figur 6 viser et utdatert flyfoto som ikke viser dagens situasjon, det må oppdateres. 3. Kommentarer til Kap. 3.2.3. Gonskogen inneholder steingjerder som kan være så gamle at de er automatisk fredete kulturminner. Fasanveien barnehage har en opparbeidet bål plass i Gonskogen. Gjølberg m/fam. mener Gonskogens funksjon er for snevert vurdert og at også funksjonen for lokalklima, støyreduksjon og beskyttelse mot vinderosjon må tas med i vurderingen. De etterspør også hva som er forskjellen mellom Såstads kogen og Gonskogen ettersom Såstads kogen ble tatt ut som alternativ mye grunnet funksjonen som klimavern for landbruket. De mener tiltaket kan medføre avrenning til Gatubekken som igjen kan føre til at forurensing spres til jorder gjennom vanning og til naturvernområdet i Kurefjorden. De mener konsekvensene for gårdstunet ved Gatu gård må tas med. Det gjelder både praktiske funksjoner og betydningen for kulturlandskapet. 4. Kommentarer til Kap. 4.1 metode. De mener det må gjennomføres en interessentanalse for å få fram hvem de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Gatu gård tilføyes i kap. 3.2.2 i planprogrammet.</i> 2. Flyfoto skal oppdateres til nyeste versjon. 3. Informasjon om kulturminner tas med som grunnlag for konsekvensutredningene. Det er ikke Såstads kogens lokalklimatiske funksjon som alene har vært utslagsgivende for at alternativet er foreslått silt ut. Det er gjort en helhetlig vurdering og landskapsbilde, naturmangfold, kulturmiljø og dyrka mark som sammen med dobbeltspor og kostnader var utslagsgivende for å ikke gå videre med alternativet Såstads kogen. Gonskogens funksjon for lokalklima tas med i de videre vurderingene under konsekvenser for naturressurser (jf. planprogrammets kap. 4.4.5). Konsekvensene for delene av Gonskogen som blir berørt og Gatu gård skal utredes. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. 4. Medvirkningsprosessen er beskrevet i planprogrammets kap. 5.2. Interessentanalse og kommunikasjonsplan er utarbeidet,

	<p>berørte gruppene er og utarbeide en kommunikasjonsplan for å sikre informasjonsflyt og medvirkning. De mener det må framkomme hvordan de ulike fagtemaene skal vektas i forhold til hverandre. De etterlyser utdypning om hva slags systematikk det vises til ved avveining mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. De mener beslutningsrelevant usikkerhet bør omtales spesifikt for alle fagtema, ikke bare for kulturmiljø. De mener det må fastsettes hvilken konsekvensgrad som skal utløse krav om skadereduserende tiltak og at det må gjennomføres nye konsekvensvurderinger med de skadereduserende tiltakene for å vise at de gir tilsiktet effekt.</p> <p>5. Kommentarer til kap. 4.3 Prissatte konsekvenser. De etterlyser metodikk, estimatusikkerhet og hvilke kostnader som skal regnes inn i prissatte konsekvenser. De mener antatte, drifts-, vedlikeholds og operatørkostnader ikke kan etterprøves og at vektingen av disse bør stå i stil med usikkerheten. De mener kostnader for andre enn Bane NOR må inkluderes. Som eksempel vises det til kostnader knyttet til ny planprosess for boligutbygging i Halmstad som følge av at planlagtutbygging vil måtte endres.</p> <p>6. Kommentarer til kap. 4.4 ikke-prissatte konsekvenser. De mener de antatte problemstillingene er mangelfulle og enkelte steder direkte feil. De mener det ville vært mer relevant med generelle problemstillinger knyttet til fagtema som skal utredes for alle lokaliseringer. Videre mener de Bane NOR må redegjøre for hvordan de skal kvalitetssikre at kunnskapsgrunnlaget er godt nok. De mener forstudien/silingsrapporten viser at kunnskapsgrunnlaget er utdatert og mangelfullt.</p> <p>7. Generelle kommentarer til metodikk for KU og siling av alternativer. For å oppnå en åpen prosess mener de Bane NOR må synliggjøre hvordan de skal vekte faktorene som er i Bane NORs egeninteresse (prissatte konsekvenser) opp mot de ikke-prissatte konsekvensene for samfunn og miljø.</p> <p>8. Kommentarer til kap. 4.6 Risiko og sårbarhet. Utover det som er henvist til av veiledere mener de det må omtales hvordan sikkerhet - og risikoforhold som forvaltes av Statens Jernbanetilsyn skal håndteres. [REDACTED]</p>	<p>dette er interne dokumenter Bane NOR benytter i sitt arbeid. Konsekvensutredningen utarbeides i tråd med Statens vegvesens håndbok V712. Det vil bli gjort en sammenstilling av konsekvensene iht. metodikken i håndboka. Endelig vekting mellom ulike tema vil framgå av utredningsmaterialet. Beslutningsrelevant usikkerhet skal synliggjøres i konsekvensutredningen, jfr. omtale i planprogrammet kap 4.1. Vurdering av skadereduserende tiltak vil være en avveining av behov, tekniske muligheter og kostnader. Når alternativene er utredet vil Bane NOR anbefale et alternativ ut fra en samlet vurdering.</p> <p>5. Beslutningsrelevant usikkerhet inngår i metoden beskrevet i SVVs håndbok V712. Utarbeidelse av kostnadsoverslag for tiltaket vil bli gjort iht. Bane NORs metodikk for estimering. Estimeringen skal gjennomgå en usikkerhetsanalyse for å vurdere usikkerheten i kostnadsoverslagene. Kostnadsoverslaget for investeringskostnader og driftskostnader mv. vil ligge til grunn for en vurdering av prissatte konsekvenser slik det er beskrevet i planprogrammets kap. 4.3. Kostnader knyttet til planarbeid vil inngå i grunnvervsestimater. Bane NOR vil offentliggjøre hovedtall og samlet kostnadstabell fra overslagene.</p> <p>6. Forstudien bygger på kjent kunnskap, og vurderingene i silingsrapporten er basert på forhåndsdefinerte kriterier. Det er gjort overordnede vurderinger i silingsrapporten basert på tilgjengelig i kunnskap. I KU vil kunnskapsgrunnlaget bli styrket og det vil bli gjort mer detaljerte vurderinger. Ny kunnskap i konsekvensutredningen vil bidra til at de ulike alternativene kan vurderes opp mot hverandre i anbefalingsprosessen. Offentlig ettersyn og høring er også en del av kvalitetssikringen, og informasjon innkommet i høringen av planprogrammet inngår i grunnlaget for det videre arbeidet.</p> <p>7. Metoden i Statens vegvesens håndbok V712 baserer seg på at valgene skal være etterprøvbare og synliggjøres i form av at man begrunner hvorfor man tar de valgene/vektingene man gjør.</p>
--	--	--

	<p>1. Det vises til DSBs temavaileder "Sikkerheten rundt anlegg som håndterer brannfarlige, reaksjonsfarlige, trykksatte og eksplosjonsfarlige stoffer" og Storulykkeforskriften. De etterlyser også utredninger som skal danne grunnlag for - og definerer RAMS-kravene til tiltaket i seinere planfaser, og om disse vil ha betydning for valg av lokalisering.</p> <p>9. Kommentar til kap. 5 Planprosess og medvirkning. Gjørberg m/fam. mener planprogrammet må inneholde en beskrivelse av hvordan barn og unges krav til å kunne medvirke skal ivaretas. De nevner barna i Fasanveiens barnehage bruk av området spesielt og barna på Halmstad generelt.</p> <p>10. Kommentarer til kap. 6, Alternativer som ikke utrededes, og forstudie/silingsrapport. De stiller spørsmål ved kunnskapsgrunnlaget og om de ulike alternativene er vurdert likt. De mener det bør gjennomføres en ny silingsprosess ettersom avgrensingen for Gon-alternativet er annerledes i planprogrammet enn den var i silingsrapporten. De har også spilt inn en del vurderinger de mener er gjort ulikt for de forskjellige alternativene, eller hvor vurderingene av Gon er mangelfulle. Disse følger som egne punkter under:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Landskapsbilde. Alternativet ved Råde stasjon ble silt ut i silingsrapporten på grunn av barrierevirkning. De mener alternativet på Gon vil ha samme effekt og etterspør hvorfor alternativet på Gon er vurdert til middels, mens det i Råde er stor. b. Kulturmiljø. De mener tiltakets påvirkning på kultur miljøet må begrunnes ytterligere. De viser til at det er SEFRAK-registrerte bygninger i området og at det kan være automatiskfredete steingjerder i Gonskogen. c. Dyrka mark. De mener det er uklart hva som tas med i vurderingen av konsekvenser for dyrka mark. De mener det må tas med at tunet på Gatu gård kan måtte flyttes, ombygging av stasjonen, veier og parkeringsplasser, samt 	<p>8. Risikoforhold som forvaltes av Jernbanetilsynet vil bli innarbeidet i planmaterialet iht. gjeldende regelverk. Det skal utarbeides en teknisk hovedplan for anlegget som også vil omfatte nødvendige utredninger og dokumentasjon av RAMS-kravene knyttet til anlegget.</p> <p>9. I forhold til medvirkning for barn og unge har Bane NOR vært på en befaring i Gonskogen med Fasanveien barnehage for å innhente mer kunnskap om hvordan arealene benyttes. Informasjonen fra befaringen inngår i grunnlaget for videre planlegging og den konsekvensutredningen som skal gjøres.</p> <p>10. I arbeidet med silingsrapporten ble det brukt sjablonger slik at arealene som ble vurdert skulle være sammenlignbare. For de fire alternativene som er foreslått videreført inkluderer planavgrensningen et større område. I det videre arbeidet skal løsningene optimaliseres og konsekvensutredningen vil belyse konsekvensene for en optimalisert løsning. Planavgrensningen skal ta høyde for dette.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. I forhold til barrierevirkning er det en vesentlig forskjell mellom de to alternativene. Hensetting på Gon medfører ingen ny barriereeffekt fordi anlegget legges inntil eksisterende dobbeltspor. I alternativet Råde stasjon vil hensettingsanlegget skape en kraftig barriere fordi anlegget vil ligge mellom sentrum og nytt dobbeltspor/ny stasjon. b. Kulturmiljø skal utredes ytterligere i fagrapport KU kulturarv iht. planprogrammets kap. 4.4.4. c. Dyrka mark utredes i fagrapport KU naturressurser iht. planprogrammets kap. 4.4.5.
--	---	---

¹ Informasjon som fremkommer i innspillet ønskes ikke offentlig kjent av Forsvaret.

	<p>at boligområdet ved Rygge stasjon må etableres andre steder og dermed kan berøre dyrka mark.</p> <p>d. Naturressurser utenom dyrka mark. De etterlyser vurdering av Gonskogens verdi som klimaskog. De påpeker at dette er tillagt avgjørende betydning for å trekke alternativet i Såstadsbogen og mener derfor at grunnlaget for å sammenligne alternativene ikke er godt nok.</p> <p>e. Arealbruk og byutvikling. De mener konsekvensen for Rygges tettstedsutvikling vil være stor for Gon alternativet og at det er inkonsekvent at alternativet i Karlshus er vurdert til å ha stor effekt, mens Rygge kun er gitt middels konsekvens.</p> <p>f. Kostnad. De mener det er vanskelig å se hvilke kostnader som er tatt med i vurderingen og at det ikke framkommer hvilke kostnader flytting og reetablering av bygningsmasse på Gatu og Gon gårder vil utgjøre.</p> <p>Kommentarer til varsel om oppstart</p> <p>11. Støy og luftforurensing. De forutsetter at retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016, tabell 3) og luftkvalitet (T-1520) legger til grunn for planarbeidet. De mener det må utarbeides en støyrapport som tar hensyn sumstøy ettersom området er utsatt for støy fra flere kilder. Ut fra nærheten til bebyggelse mener de Gon er uegnet som lokalisering for hensettingsanlegg.</p> <p>12. Samordnet areal- og transportplanlegging. Rygge kommune har de senere årene drevet en bevisst knutepunktutvikling rundt Rygge stasjon i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging. De mener derfor det videre planarbeidet må begrunne hvorfor det er nødvendig å legge et hensettingsanlegg i Halmstad sentrum istedenfor å bygge boliger i tråd med Statlige planretningslinjer. Det mener det må gjøres rede for de samfunnsøkonomiske virkningene av at boligene planlagt bygget ved Rygge stasjon heller etableres andre steder uten den samme nærhet til viktige funksjoner og kollektiv transport. De samme virkningene må også beskrives for eventuell rivning av nyoppførte boliger.</p>	<p>d. Gonskogen som klimaskog og effekten for landbruket skal utredes i det videre arbeidet med konsekvensutredning, jf. planprogrammets kap. 4.4.5 naturressurser. Det er ikke klimaskogen som var det helt avgjørende for at Såstad har blitt silt ut jf. svar under punkt 3.</p> <p>e. Det er gjort overordnede vurderinger i silingsrapporten basert på tilgjengelig i kunnskap. I KU vil kunnskapsgrunnlaget bli styrket og det vil bli gjort mer detaljerte vurderinger. Begge alternativene, Gon i Karlshus og Gamle Råde stasjon nær Råde sentrum, opptar sentrumsnære arealer i konkurranse med alternativ arealbruk. Begge alternativene medfører nærhet til og dermed mulig sjenanse for bruk av tilgrensende arealer. Det er vurdert at det samlede inngrepet i stedutviklingsmulighetene i Råde er større enn i Rygge, tatt i betraktning utviklingen som forventes når ny stasjon i Råde bygges.</p> <p>f. Kostnader knyttet til grunnverv vil bli innarbeidet i kostnadsoverslagene som skal gjøres i planarbeidet. Bane NOR vil offentliggjøre hovedtall og samlet kostnadstabell fra overslagene.</p> <p>11. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdelig (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattestid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper.</p> <p>12. Konsekvenser av arealbeslag for dagens og planlagt arealbruk utredes iht. kap. 4.5.1 lokale virkninger. Konsekvenser av alternativ plassering av nye boliger i Rygge/Moss kommune vil ikke bli vurdert. Hensettingsanlegget er en forutsetning for økt kapasitet på jernbanen som også er et viktig grunnlag for knutepunktutvikling rundt Rygge stasjon. Anlegget vil ikke innebære rivning av nye eller gamle boliger. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til stasjonsbebyggelsen og enkelte gårdsbygninger. Det skal vurderes om alternativet ved Gon kan gjøre det mulig at Rygge stasjon bygges om til en trespors stasjon. Forlengelse av togpendel til stasjoner sør for Moss</p>
--	--	---

	<p>13. Rekreasjon/barn og unge. De mener Gonskogen er i bruk til lek av barn og som friområde for voksne, vil en omdisponering av området til hensettingsanlegg kreve at det skaffes areal til fullverdig erstatning for det tapte friområdet iht. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.</p> <p>14. Klima og miljø. Arealer ved Gon er avsatt til stasjonsnær boligutbygging med nærhet til skole og servicetilbud. De mener det er feil at det blir omdisponert et mindre areal dyrka mark på Gon. Arealet avsatt til boligutbygging må erstattes andre steder. De mener det derfor samfunnsøkonomiske- og klimamessige konsekvenser må vurderes.</p> <p>Konsekvenser for Gatu gård</p> <p>15. Innspillet lister opp gårdens størrelse, produksjon, tilstand, bygninger og deres funksjoner. De mener at planskissene på Bane NORs nettsider viser at et tredje spor som hensettingsanlegget medfører vil gå inn på tunet deres. De mener det vil føre til at maskinhuset må rives, bolighuset blir liggende så nær banen at de vil kreve det innløst, hovedhuset må vurderes flyttet, låvebrua blir ikke lenger brukbar for landbruksmaskiner og må kompenseres økonomisk, adkomst, luftegård og treningspaddock må flyttes til sydsiden av gården. Dette mener de vil kreve at 20 dekar dyrka mark må omdisponeres. De påpeker at dette arealet ikke er innenfor planområdet.</p>	<p>krever utbygging til trespors stasjon, dette for at togene skal kunne vende på stasjonen. I konseptdokumentet for InterCity-satsingen er det lagt til grunn at Rygge stasjon skal bygges ut til trespors stasjon. Hvorvidt det vil være aktuelt å forlenge togpendel til Rygge i fremtiden, er en vurdering som ligger til Jernbanedirektoratet å håndtere. Ny Råde stasjon skal i henhold til konseptdokumentet ikke dimensjoneres for trespors stasjon, og vil derfor ikke bli tilrettelagt for vending av tog i fremtiden. Det kan igjen gi en framtidig mulighet for at lokaltogpendelen kan forlenges til Rygge stasjon. Da vil grunnlaget for knutepunktutvikling styrkes.</p> <p>13. Det vil måtte skaffes erstatningsareal i tråd med gjeldende retningslinjer.</p> <p>14. Jordvernproblematikken utredes i fagrapport KU naturressurser iht. kap. 4.4.5 i planprogram. Det vil bli utarbeidet et miljøregnskap for tiltaket, men vurdering av klimaeffekt og samfunnsøkonomisk virkning av framtidig boligbebyggelse i Halmstad/Rygge/Mosseregionen anses ikke å være en del av konsekvensutredningen. Om noe av bebyggelsen som er planlagt bygget ved Rygge stasjon ikke blir oppført, men i stedet blir bygget andre steder, er det ikke mulig å anslå klimaeffekter av det.</p> <p>15. I hvor stor grad hensettingsanlegget vil berøre Gatu gård vil bli avklart gjennom den videre prosjekteringen. Hvis gården blir berørt vil konsekvensene av dette bli utredet gjennom konsekvensutredningen.</p>
<p>(31) Sameiet Goenveien, Rygge, 201807769-50</p>	<p>1. Sameiet Goenveien mener støybelastningen allerede er stor fra flyplassen, E6 og Ryggeveien og at man ved etablering av hensettingsanlegget vil bli omgitt av støykilder på alle kanter. De mener økt støy vil gå utover nattesøvn og at livskvaliteten dermed vil bli redusert.</p> <p>2. De mener anlegget vil fjerne mulighetene til å ta i bruk skogen og områdene rundt.</p> <p>3. Framherskende vindretning i området er fra sydøst. De mener lukt av avisingsvæske og vask av tog derfor vil gi store ulemper</p>	<p>1. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdeliv (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattetid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper.</p> <p>2. Eksisterende ferdselstraseer skal søkes opprettholdt eller lagt om slik at funksjonen kan opprettholdes. Skogens funksjon som</p>

	<p>for leilighetene, og stiller spørsmål ved hvilke effekter det kan ha for allergikere.</p> <p>4. Sameiet Goenveien er bekymret for verditap på leilighetene. De mener at de negative konsekvensene ikke er vektlagt tungt nok og at et hensettingsanlegg på Gon vil medføre svært store ulemper.</p> <p>5. Sameiet mener hensettingsanlegget bør plasseres der det gir minst mulig skade for mennesker og nærmiljø. De mener miljøulempen for naboer må vektlegges tyngre enn beslaglegning av landbruksarealer og konsekvenser for rødlistede arter.</p>	<p>rekreasjonsområde vil inngå i konsekvensutredningene jf. planprogrammets kap. 4.4.2.</p> <p>3. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Det skal avsettes areal til et vaske- og avisingsanlegg, men det er foreløpig ikke tatt stilling til om dette skal bygges.</p> <p>4. Det skal gjøres mer detaljerte utredninger av Gon-alternativet i konsekvensutredningen. Eventuelle økonomiske verditap som følge av tiltaket er ikke en del av konsekvensutredningen. Reelle ulemper og verditap som følge av inngrep på eiendom kan gi grunnlag for erstatning etter vanlige regler.</p> <p>5. Vekting av ulike temaer vil følge metode i håndbok V712, og vil framgå av den endelige sammenstillingen og anbefalingen som skal legges fram gjennom kommunedelplanen.</p>
<p>(32) Trond Raade, Goen gård (Gnr. 9, Bnr. 1), 201807769-57</p>	<p>1. Trond Raade ønsker ikke at det etableres hensettingsområde for tog på eiendommen ettersom dette vil ha store konsekvenser for gårdsdrift og bomiljø. Det lange alternativet ses som mest negativt for gården. Det vil medføre at gården må rives ettersom det kommer for tett på hensettingsanlegget. Gården har jord på begge sider av jernbanen og er derfor avhengig av at jernbaneundergangen videreføres. Grunnlaget for Goen gård som en selvstendig, drivverdig gård vil bli ødelagt som en følge av dette alternativet.</p> <p>2. Han anser også det korte alternativet som veldig uheldig og forringende for gården, men ikke i like stor grad som det lange alternativet. Det er den dyrka marka som er inntektskilden til gården og det er derfor bedre at det tas mer skog og mindre dyrka mark. Alternativet vil imidlertid også medføre støy og forurensningsplager for beboerne og være et skjæmmende fremmedelement i kulturlandskapet. Hvis det står mellom disse to alternativene på Goen er den korte løsningen den minst ødeleggende for gården.</p>	<p>1. Konsekvenser for landbruk og gårdsdriften skal utredes som en del av vurderingene av naturressurser, jf. planprogrammets kap. 4.4.5.</p> <p>2. Tas til orientering</p>
<p>(33) Trysilhusgruppen ved advokat Martin Kr.</p>	<p>1. Trysilhusgruppen AS som er grunneier for arealer regulert til boligutbygging i den vedtatte omradereguleringsplanen for Gatu-Vårli-Solhøy (vedtatt 3.4.2014). Disse områdene ligger delvis innenfor planavgrensningen for området Gon. I planprogrammet kap. 3.2.2 for dagens situasjon er det kun</p>	<p>1. Planprogrammets kap. 4.5.1. sier blant annet følgende; "Ved Gon vil det planlagte anlegget beslaglegge arealer som er avsatt til boligbygging i reguleringsplan". I kap. 4.5.1. står også at konsekvenser for fremtidig arealbruk skal vurderes i konsekvensutredningen.</p>

<p>Feet., 201807769-64</p>	<p>angitt at store deler av jordbruksarealene er vedtatt omdisponert til boligutbygging, ikke at de inngår i vedtatte reguleringsplaner.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. I planprogrammets punkt 1.7.2 for lokale planer i Rygge kommune vises det ikke til at arealene langs jernbanen i det området som er avsatt i planavgrensningen for hensettingsspor på Gon i kommuneplanens arealdel for 2011-2022 er avsatt til flere byggeområder for bolig. Innspillet inneholder kart over dette. 3. Det er henvist til områdereguleringsplanen innenfor planområdet på Gon i planprogrammets punkt 1.8, men det synes ikke å være hensyntatt at områdereguleringsplanen for Gatu-Vårli-Solhøy vedtatt 03.04.2014 i større grad allerede er utbygget. 4. Utbyggingen som allerede er foretatt har til dels dimensjonert infrastrukturen ut fra den totale planlagte utbyggingen. Dersom denne utbyggingen hindres eller forsinkes vil det medføre kostnader og størst kostnader dersom planlagt utbygging ikke kan gjennomføres. Dette bes hensyntatt i planprogrammet. 5. Videre bemerkes at forutsetningen for gjennomføring av utbygging av regulert infrastruktur er at hele planområdet bygges ut. Veiltakene i reguleringsplanen er kostbare og vil gjøre at utbyggingen ikke er lønnsom dersom ikke alt kan bygges ut. Det bemerkes også at Trysilhusgruppen har planlagt og planlegger utbygging i trad reguleringsplan, hvor de nevnte planene og planarbeidet ved den foreslåtte løsning for hensettingsspor på Gon vil være verdiløse. 6. For å gjøre boliger mindre utsatt for støy dersom hensettingsanlegget bygges i området antas det at blokkbebyggelse må endres til lavere utnyttelse. 7. Det forventes at alle tap og kostnader Trysilhusgruppen blir påført erstattes. Tapene vil ikke kun bestå i krav om erstatninger ved eventuell grunnavståelse, men også ved at investeringer og planarbeid vil bli verdiløse eller uhenksommessig kostnads-krevende for den eventuelle gjenværende utbygging. Det vil i tillegg kunne bli kostnader knyttet til endring eller nedskalering av planene. 8. De er i ferd med å gå videre med neste byggetrinn som er i felt B14. Dersom hensettingsprosjektet forhindrer eller forsinkes 	<ol style="list-style-type: none"> 2. <i>Planprogrammet endres slik at det kommer frem i 1.7.2 at arealer i kommuneplanens arealdel er omdisponert til boligformål.</i> 3. <i>Planprogrammet endres i kapittel 1.8 under omtalen av Gon, at Gatu-Vårli-Solhøy i stor grad er utbygget.</i> 4. <i>Konsekvenser for planlagt arealbruk i områder som berøres, vil bli utredet under kap. 4.5.1 lokale virkninger.</i> 5. <i>Konsekvenser av arealbeslag for dagens arealbruk og planlagt arealbruk, vil bli utredet under kap. 4.5.1 lokale virkninger.</i> 6. <i>Konsekvenser av støy for nærliggende områder skal utredes under kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser.</i> 7. <i>Bane NOR merker seg at det varsles om et kompensasjonskrav.</i> 8. <i>Omtale av grunnerverv innarbeides som nytt kap 5.4 i planprogrammet. Utgangspunktet for formelt grunnerverv er en vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplan vil vise hvilke arealer som berøres av utbyggingen; varig eller midlertidig i anleggsperioden. Planen gir utbygger grunnlag for å kreve eller skaffe hjemmel til disse arealene for å kunne gjennomføre tiltaket. Avtalene inngås innenfor ekspropriasjonsrettslige regler.</i>
---------------------------------------	---	--

	<p>planlagt utbygging får det konsekvenser for arbeidstakere som skulle arbeide på prosjektet og redusert produksjon for Trysilhus. Det vil være resurs- og kostnadskrevende å avbøte slik forsinkelse og bortfall, hvilket også vil medføre ytterligere tap og kostnader. Kostnader og ulemper hensettingsprosjektet medfører for Trysilhusgruppen må hensyntas i videre planarbeid vedrørende Gon. Det varsles krav om kompensasjon og erstatninger ved en eventuell gjennomføring av utbygging av hensettingsspor på Gon.</p> <p>9. Det bemerkes også at andre selskap i Trysilhusgruppen har opsjonsavtaler for erverv av grunn i områdene avsatt til bolig-utbygging i den sørøstre enden av planbegrensning for hensettingssporet. Det har således fra Trysilhusgruppen og grunneiere i området ligget en forventning om utbygging av boliger i tråd med kommuneplanens arealdel. Trysilhus mener det er svært spesielt at boliger som er kjøpt ut fra gjeldende reguleringsplan skal få en rekke negative konsekvenser som følger av hensettingsanlegg helt inn mot eksisterende bebyggelse som lys, master, støy og anlegg. Dette vil også påvirke prisen på boliger som allerede er tatt i bruk, for usolgte boliger som Trysilhus fortsatt eier og for framtidige boliger i området.</p> <p>10. Forholdet til eksisterende boområder og boområder under utbygging i og ved planavgrensningen for hensettingssporet, og redusert bokvalitet for disse boområder, bes særskilt hensyntatt i planprogrammet og ved vurdering av hensettingsspor på Gon. De mener det må være dårlig samfunnsøkonomi og ressursbruk å legge et hensettingsanlegg i et område som er avsatt og regulert og delvis bygd ut med boliger. Området vil etter gjeldende planer gi mange stasjonsnære boliger og bygge opp under togets passasjergrunnlag og dermed være i tråd med den ønskede satsingen på jernbanen. De ser ikke at det finnes andre alternative plasseringer av boliger nær Rygge stasjon. Hensyn til samfunnsøkonomi og ressursbruk ved utbygging av hensettingsspor på Gon, i forhold til planlagt stasjonsnær boligutbygging bes også særskilt utredet og hensyntatt gjennom planprogrammet.</p>	<p><i>Bane NOR søker i størst mulig grad å komme fram til minnelige avtaler, eller avtaleskjønn. Dersom det ikke lykkes har tiltakshaver anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter. For midlertidig bruk av arealer til anleggsformål, som områder for rigg og mellomlagring av masser, vil det bli inngått leieavtale og fastsatt krav til istandsetting..</i></p> <p>9. Bane NOR gjør seg innspillet bevisst. Konsekvenser for arealbeslag for planlagt arealbruk utredes jf. kap. 4.5.1 lokale virkninger.</p> <p>10. Forholdet til eksisterende bebyggelse og bomiljø skal vurderes jf. kap. 4.5.1 lokale virkninger i planprogrammet. Her vil også konsekvenser for lokalt bolig- og eiendomsmarked bli vurdert. Konsekvenser av støy skal utredes jf. kap. 4.3.2. Konsekvenser av lys og barrierevirkning skal utredes jf. kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdlev. Konsekvenser under anleggsperioden skal vurderes jf. kap. 4.7 i planprogrammet.</p> <p>11. Konsekvenser for stedsutvikling vil bli utredet iht. planprogrammets kap. 4.5.1 lokale virkninger.</p> <p>12. I forstudien er det utarbeidet silingskriterier der en definerer liten, middels og stor konsekvens for ulike tema. Når det gjelder muligheter for tettstedsutvikling vil hensettingsanlegget ligge inntil eksisterende dobbeltspor og forsterke jernbanen som en naturlig yttergrense for utvikling av tettstedet Halmstad. Denne situasjonen er ulik den for alternativet Råde stasjon der hensettingsanlegget vil komme mer midt i området som er tiltenkt tettstedsutvikling for Karlshus. I metoden er middels konsekvens beskrevet som følger: reduserer mulighetene for god byutvikling. Har negativ virkning for konkurrerende arealbruk. Vesentlig barrierevirkning. Store negative konsekvenser er beskrevet som følger: Svært ødeleggende for byutvikling. Har stor negativ konsekvens for konkurrerende arealbruk. Sterk og svært negativ barrierevirkning. Bane NOR mener det er riktig å benytte den samme metoden for alle alternativene og ønsker ikke å revidere forstudien til store</p>
--	--	--

	11. Trysilgruppen kan ikke se at det foreligger noen god begrunnelse for å legge hensettingsspor til det angitte området på Gon og at dette alternativet derfor ikke bør tas med i den videre planprosessen.	negative konsekvenser for sentrumsutvikling, friluftsliv/rekreasjon, jordvern og kulturmiljø. Innspillet tas ikke til følge og Gon beholdes som et alternativ i det videre planarbeidet.
(34) Margareth Roer, eier bnr 10 gnr 3, 201807769-70	<ol style="list-style-type: none"> 1. Roer mener det ikke virker å være hensyntatt at områder innenfor og ved planavgrensningen er avsatt i boligformål i gjeldende arealplan for Rygge. Dette framkommer ikke av punkt 1.7.2 i forslag til planprogram. Det vil bli bygget boliger her også dersom hensettingsanlegg begrenser arealet det kan bygges på. Etablering av hensettingsspor med tilhørende anlegg vil ha en svært negativ effekt for bomiljøet både ved støy, lys samt redusert og forringet utsikt mv. 2. Gon har særskilte konsekvenser, og ber derfor om at alternativet for hensettingsspor på Gon, ikke tas med som alternativ i videre arbeid. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Virkninger for områder avsatt til boligområder er omtalt og vil bli utredet jf. planprogrammets kap. 4.5.1. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. Lysvirkning og hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdelig. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattestid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper. Utsikt/landskapseffekt inngår i konsekvensutredning av landskapsbilde (jf. planprogrammets kap. 4.4.1). 2. Innspillet tas ikke til følge og Gon beholdes som et alternativ i det videre planarbeidet, se mer utfyllende svar under punkt 1 i kommentar til Rygge kommune.
(35) Mette Wang Davidsen på vegne av Anne-Marie Wang Hansen, gnr 10 bnr 4, 201807769-55	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wang Hansen mener det ikke virker å være hensyntatt at områder innenfor og ved planavgrensningen er avsatt til boligformål i gjeldende arealplan for Rygge. Dette framkommer ikke av punkt 1.7.2 i forslag til planprogram. Hun sier at det vil bli bygget boliger her også dersom hensettingsanlegg begrenser arealet det kan bygges på. Etablering av hensettingsspor med tilhørende anlegg vil ha en svært negativ effekt for bomiljøet både ved støy, lys samt redusert og forringet utsikt mv. 2. Hun mener Gon har særskilte konsekvenser, og ber derfor om at alternativet for hensettingsspor på Gon, ikke tas med som alternativ i videre arbeid. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Virkninger for områder avsatt til boligområder er omtalt og vil bli utredet jf. planprogrammets kap. 4.5.1. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. Lysvirkning og hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdelig. Iht. retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattestid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper. Utsikt/landskapseffekt inngår i konsekvensutredning av landskapsbilde (jf. planprogrammets kap. 4.4.1). 2. Innspillet tas ikke til følge og Gon beholdes som et alternativ i det videre planarbeidet, se mer utfyllende svar under punkt 1 i kommentar til Rygge kommune.

4 LØKEN/HØYDA, (GRIMSTADTOPPEN)

4.1 Offentlige etater

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(36) Råde kommune, 22.10.18, 201807769-83	<ol style="list-style-type: none"> Primært mener Råde kommune at Grimstادتoppen (Løken/Høyda) og Kjellerødåsen må ut av planen som alternativer. Begrunnelsen for dette er konsekvensene for kulturlandskap, kulturmiljø, dyrka og dyrkbar mark, naturmangfold og kulturminner. Det vises også til at utbygging av Inter City-trasé med dobbeltspor har store konsekvenser og at det derfor etter kommunens mening ikke er forsvarlig å bygge hensettingsanlegget i tillegg. Kommunen bemerker at Bane NOR ikke har lagt vekt på konklusjonene i Norconsult sin sluttrapport "Hensetting Østlandet" fra 2015. Her omtales begge alternativene i Råde som mindre egnede områder. Kommunen mener hensettingsanlegget bør etableres nærmest mulig den stasjonen det skal betjene og som berører minst dyrka mark, med mindre det er større samfunnsmessige konsekvenser forbundet med dette. Merknader til planprogrammet Beskrivelsene av de to planområdene i Råde kommune er mangelfulle og burde vært gitt en grundigere omtale. Navnet på planområdene i Råde er misvisende og bør endres. Virkningene / kostnadene knyttet til nødvendig tilrettelegging for infrastruktur og ivaretagelse av matjord bør inngå som en del av utredningen. 	<ol style="list-style-type: none"> Et hensettingsanlegg i tilknytning til Moss stasjon er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert. Utbyggingen av Inter City er et viktig tiltak for å nå Stortingets mål om at all trafikkvekst i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, ref. NTP 2018-2029 og Stortingets klimaforlik 2012. I forbindelse med utarbeidelse av planprogram er det vurdert 13 ulike lokaliseringsalternativer. Det er gjennomført en silingsfase basert på kjent kunnskap, der en foreslår å redusere disse 13 alternativene til 4 gjennom stadfesting av planprogrammet. For å få tilstrekkelig kunnskap til å velge ett av de fire alternativet Kambo, Gon, Kjellerødåsen og Løken/Høyda (Grimstادتoppen) er det behov for å gjennomføre en konsekvensutredning. Endelig beslutning om lokalisering av hensettingsanlegget vil bygge på kunnskap som er fremskaffet gjennom konsekvensutredningen. I høringen av forslag til planprogram har Bane NOR mottatt innspill fra Moss kommune som anbefaler at Kambo-alternativet legges bort før fastsetting av planprogram, Rygge kommune som anbefaler at Gon tas ut før fastsetting av planprogram og Råde kommune som krever at Løken/Høyda (Grimstادتoppen)

	<p>6. Under fagtema naturmangfold ville det vært behov for nærmere kartlegging av naturmangfoldet områdene "Løken/Høyda (Grimstادتoppen)" og "Kjellerødåsen".</p> <p>7. Lysvirkning av hensettingsanlegget bør utredes.</p> <p>8. Landbruk og jordvern bør fremheves som eget fagtema. Driftsmessige konsekvenser for landbruket bør også utredes.</p> <p>9. Virkningen på viltet bør inngå i et av fagtemaene, enten naturressurs eller naturmangfold.</p> <p>10. Kostnader ved tomtogkjøring fra endestasjon til hensettingsplass, samt kostnader knyttet til massedeponering og transport bør legges inn i utredningen.</p> <p>11. Det anbefales at kommunen som planmyndighet bør få konsekvensutredningen og Bane NOR sin anbefalte plassering av hensettingsanlegget, til uttalelse, før planforslaget utarbeides og legges ut til høring og offentlig ettersyn av Bane NOR."</p>	<p>og Kjellerødåsen siles ut før fastsetting av planprogram. Ingen av kommunene har foreslått å ta inn igjen alternativer som er foreslått silt ut. Konsekvensen av dette er at dersom Bane NOR tar høringsuttalelsene fra Moss kommune, Rygge kommune og Råde kommune til følge er det ingen aktuelle lokaliseringsalternativer for hensetting. Grimstادتoppen (Løken/Høyda) og Kjellerødåsen beholdes som alternativer i det videre planarbeidet.</p> <p>2. Det er ikke lagt vekt på konklusjonene fra rapporten Hensetting Østlandet. Den gang ble det konkludert med at utredningen ikke var bred og grundig nok, videre var arbeidet ikke utført i tråd med bestemmelsene i Plan- og bygningsloven. Det er bakgrunnen for at dette planarbeidet ble igangsatt.</p> <p>3. Det er gjort overordnede vurderinger i silingsrapporten basert på tilgjengelig i kunnskap. I KU vil kunnskapsgrunnlaget bli styrket og det vil bli gjort mer detaljerte vurderinger. Ny kunnskap i konsekvensutredningen vil bidra til at de ulike alternativene enklere kan vurderes opp mot hverandre i anbefalingsprosessen.</p> <p>4. <i>Innspill vedr. navn vil bli tatt til følge. Navnet endres fra Grimstادتoppen til Løken/Høyda i det videre planarbeidet. Dette endres i revidert planprogram.</i></p> <p>5. Anlegget vil tilsluttes eksisterende infrastruktur. Konsekvenser for matjord vil bli utredet iht. planprogrammets 4.4.5 Naturressurser.</p> <p>6. Kartlegging av naturmangfold vil inngå i utredningsarbeidet, se kap. 4.4.3 naturmangfold.</p> <p>7. Lysvirkning skal utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv.</p> <p>8. Dyrka mark utredes i fagrapport KU naturressurser iht. kap. 4.4.5 i planprogram. Driftsmessige forhold inngår i vurderingene iht. metodikken.</p> <p>9. Virkninger på vilt-trekk skal vurderes i fagrapport KU naturmangfold iht. kap. 4.4.3.</p> <p>10. Kostnader for tomtogkjøring og masser vurderes iht. kap. 4.3.1. prissatte konsekvenser.</p>
--	---	--

		<p>11. Det vil bli utarbeidet en konsekvensutredning for alternativene Kambo, Gon, Løken/Høyda (Grimstadtoppen) og Kjellerødåsen. Konsekvensutredningen vil følge planen som går til behandling. Bane Nor er tiltakshaver for prosjektet, og ansvarlig for prosjektering, konsekvensutredning og utarbeidelse av forslag til kommunedelplan for nytt hensettingsanlegg i Mossregionen. Bane NOR ønsker en løpende dialog med planmyndigheter, myndigheter på fylkesnivå og allmennheten i denne prosessen. Dialogen med planmyndigheten vil skje i form av løpende møtevirksomhet på administrativt nivå og dialog med politisk nivå i form av informasjons- og drøftingsmøter med politiske organer i kommunene. I disse møtene vil Bane NOR orientere om arbeidet, og drøfte de avveininger som tas fram mot anbefaling av ett alternativ. Bane NOR vil utarbeide et medvirkningsopplegg for konsekvensutredningen for kommunene. Dette for å sikre involvering av kommunene i kvalitetssikring av kunnskapsgrunnlaget før Bane NOR gjør sin anbefaling. Det er Bane NORs ansvar å anbefale en løsning, og utarbeide et forslag til kommunedelplan for denne. Kommunedelplanen med konsekvensutredning legges så fram for planmyndigheten i den/de aktuelle kommunen(e) for behandling.</p>
<p>(37) Hafslund Nett (HN), utsatt frist, 29.10.18, 201807769-yy92</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Områdekonsesjon etter energiloven. HN har elanlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg. 2. Innenfor planområdet er det en 47kV høyspenningsluftledning (Halmstad-Råde) med total byggeforbudssone 18 meter, dvs. 9 meter fra senter av ledningen. Ledningen er bygget etter anleggskonsesjon fra NVE. Kraftledninger bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra PBL, og for disse kan det derfor ikke vedtas bestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. 3. HN ber om at traseen med byggeforbudssonen registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget 	<p>Punktene 1. -10. tas til følge.</p>

- som medfører redusert høyde til opp til luftledningsanlegg. Se restriksjoner på ledningen i vedlagt skriv.
4. Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte.
 5. Planlagt bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med det elektriske anlegg må ta hensyn til anlegget. HN oppstiller en del vilkår for at ev. omlegginger av nevnte kraftledning skal kunne gjennomføres:
 - Nye kabler/luftledninger som skal erstatte eks. anlegg må minst ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.
 - Ønsker om omlegging må meldes til HN i god tid da det kan være en tidkrevende prosess.
 - Krever full kostnadsdekning for omlegging.
 6. HN gjør oppmerksom på at Råde transformatorstasjon er plassert nær planområdet. Ev. ulemper og avbøtende tiltak for planlagt bebyggelse i denne forbindelse er ikke nettselskapets ansvar. Det må ikke planlegges noen form for plassering av anleggsmaskiner, adkomst, gjerder bygg. Etc. som hindrer adkomst.
 7. Ligger normalt distribusjonsnett på 22kV bygget på områdekonsesjon.
 8. HN har høyspentkabler innenfor planområdet som det bes tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1m målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Fremkomst til kabelgrøftene må ikke hindres og det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endringen av overdekningen over kabler. Det må bestilles kabelpåvisning for å få lokalisert kabelens omtrentlige plassering i terrenget.
 9. Hvis det blir behov for ny nettstasjon avhengig av effektbehovet planområdet har. Se krav til dette i fullstendig varsel.
 10. Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegging gi forsterkning må som hovedregel dekke

kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av evigvarende bruksrettigheter.

4.2 Organisasjoner, lag og foreninger

Innspillnr., avsender, dato, Referansnr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(38) Solbakken vel,12.10.18 ,201807769-36	<ol style="list-style-type: none"> Området Høgda ved Løken/Huseby er et viktig rekreasjonsområde for befolkningen og et attraktivt område for friluftsliv, bær og soppstaking og turer. Dette vil bli ødelagt ved plassering av hensettingsanlegget og vil aldri kunne erstattes. Kulturlandskapet i denne vakre delen av vår landkommune får et stygt sår. Landskapet er åpent med store flater og åkere rundt, og vil få en permanent lys- og støykilde som er uønsket og påvirker folks bosituasjon i stort omfang. Høgda er et jomfruelig område med ingen naturlige tilførselsveier i dag. Tilførselsveier vil beslaglegge mye landbruksjord og medføre boforringelse i området på grunn av trafikk. Det er planlagt et fotavtrykk på 70 dekar for selve hensettingssporene, men planområdet for hele anlegget er angitt til ca. 720 mål. Forstår at i tillegg til sporene vil det være behov for bygninger, teknisk utstyr og infrastruktur. Dette vil forringe landskapets visuelle profil. Det bemerkes også at planområdet er vesentlig større enn for de andre alternativene. I anleggsperioden vil det være behov for å frakte enorme mengder masser. Hvor skal dette fraktes? Dette vil belaste tilførselsveiene og tilstøtende boligområder. Høgda inneholder også mange, store og synlige kultur- og fornminner, som i stor grad vil forringes. Det forventes at man vil finne mer gjennom arkeologiske registreringer Høgda er ganske smal og dyr trenger en større bredde på vegetasjon for å kunne vandre. Siden Høgda ligger så for seg 	<ol style="list-style-type: none"> Friluftsliv skal utredes iht. kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdelig. Dette skal utredes iht. kap. 4.4.1 landskapsbilde i planprogram. Lyssetting utredes iht. kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdelig. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdelig (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Dette forholdet skal vurderes i planlegging og konsekvensutredningen. Tilførselsveier inngår som en del av tiltaket og vil bli vurdert for alle relevante tema i konsekvensutredningen. Visuelle virkninger utredes iht. kap. 4.4.1 landskapsbilde. Planområdet er større enn tiltaket slik at plassering og utforming av anlegget kan optimaliseres i det videre arbeidet. Behov for massedeponier (både midlertidige og permanente), massetransport og anleggstrafikk vurderes på et overordnet nivå i KU, jf. planprogrammets kapittel 4.7. Det skal vurderes transportruter for masse- og anleggstrafikk. Detaljerte vurderinger av massedeponi gjøres i neste planfase. Bane NOR har et eget prosjekt som ser på massehåndtering i et helhetlig perspektiv i forbindelse med alle Inter City-prosjektene på Østfoldbanen. Kunnskapen fra analysen vil bli lagt til grunn i videre prosjektering. Kulturminner utredes iht. kap. 4.4.4. i planprogrammet. Dette utredes i fagrapport KU om naturmangfold iht. planprogrammets kap. 4.4.5.

	<p>selv, vil alternative ruter for dyrene, føre dem vekk fra vårt område og det ønskes ikke.</p> <p>9. Det anmodes derfor Bane NOR til ikke å velge Løken/Høyda (Grimstادتoppen) for plassering av sitt hensettingsanlegg.</p>	<p>9. Bane NOR vil anbefale lokalisering av hensettingsanlegget basert på resultatene av konsekvensutredningen.</p>
<p>(39) Solstad vel, 12.10.18, 201807769-81</p>	<ol style="list-style-type: none"> Området Høgda ved Løken/Huseby er et viktig rekreasjonsområde for befolkningen og et attraktivt område for friluftsliv, bær og soppstaking og turer, dette vil bli ødelagt ved plassering av hensettingsanlegget. Det kan ikke erstattes. Kulturlandskapet i denne vakre delen av vår landkommune får et stygt sår. Det er planlagt et fotavtrykk på 70 dekar for selve hensettingssporene. I tillegg vil det komme servicehus og andre bygninger som vil beslaglegge areal i tillegg til de 70 dekar. Det vil visuelt sett være problematisk og forringe landskapets visuelle profil. Landskapet er åpent med store flater og jorder rundt, og vil få en permanent lys og støykilde som er uønsket og påvirker folks bosituasjon i stort omfang. Høyda er et jomfruelig område med ingen naturlige tilførselsveier i dag. Tilførselsveier vil beslaglegge mye landbruksjord og medføre bo forringelse i området på grunn av trafikk. I anleggsperioden vil det være behov for å frakte enorme mengder masser. Hvor skal dette fraktes? Dette vil belaste tilførselsveiene og tilstøtende boligområder. Det er blitt kjent at kvaliteten på fjellet i Høgda er så dårlig at det ikke kan benyttes som grunnlag for dobbeltsporet videre mot Fredrikstad. Høgda inneholder også mange, store og synlige kulturminner, som vil i stor grad forringes. Høgda er ganske smal og dyr trenger en større bredde på vegetasjon for å kunne vandre. Siden Høgda ligger så for seg selv, vil alternative ruter for dyrene, føre dem vekk fra vårt område og det ønskes ikke. 	<ol style="list-style-type: none"> Friluftsliv skal utredes iht. kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv. Dette skal utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.1 landskapsbilde. Lyssetting utredes iht. kap. 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdeliv (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Dette forholdet skal vurderes i planlegging og konsekvensutredningen. Tilførselsveier inngår som en del av tiltaket og vil bli vurdert for alle relevante tema i konsekvensutredningen. Behov for massedeponier (både midlertidige og permanente), massetransport og anleggstrafikk vurderes på et overordnet nivå i KU, jf. planprogrammets kapittel 4.7. Det skal vurderes transportruter for masse- og anleggstrafikk. Detaljerte vurderinger av massedeponi gjøres i neste planfase. Bane NOR har et eget prosjekt som ser på massehåndtering i et helhetlig perspektiv i forbindelse med alle Inter City-prosjektene på Østfoldbanen. Kunnskapen fra analysen vil bli lagt til grunn i videre prosjektering. Grunnundersøkelser utføres i form av grunnboringer i hovedplanfasen. Kulturminner utredes iht. kap. 4.4.4 kulturarv. Dette utredes i fagrapport KU om naturmangfold iht. planprogram kap. 4.4.3
<p>(40) Råde Jeger og Fiskerforening,</p>	<ol style="list-style-type: none"> I avsnittene om problemstillinger 3.3.3 og 3.4.3, er det ikke nevnt at disse alternativene berører Heiabekken ved Stomner, som er en stor og viktig gytebekk for sjørret, ei heller er det nevnt at en etablering kan påvirke Akerbekken som også er en sjørretbekk 	<ol style="list-style-type: none"> Eventuelle effekter på sjørret skal utredes. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. <i>Planprogrammets kap. 4.4.3 oppdateres med omtale av sjørret.</i>

30.09.18, 201807769-10	<p>av regional betydning. I gytebekkene vil det normalt oppholde seg 3 årskull med yngel. Et enkelt utslipp i anleggsperioden kan derfor slå ut tre årsklasser med ørret. Spesielt bekymret er de for alternativet 3.3 Løken/Høyda (Grimstadtoppen) der all avrenning fra området går rett i Heiabekken. Heiabekken er et av de større bekkesystemene i Råde kommune og er gytebekk for sjørørret. Det er nedlagt et betydelig arbeid for å forbedre bekkene som gytebekk.</p> <p>2. En endring av topografien i Grimstadåsen vil endre hvordan området "slipper ut" nedbør til Heiabekken. Fjerning av skog vil redusere den ønskede svampeeffekten den har på nedbør.</p> <p>3. Kjellerødåsen har til dels avrenning til Akerbekken. Ettersom hensettingsanlegget vil ligge i et dalsøkk antar de at Akerbekken er mindre utsatt for direkte avrenning herfra, men det finnes likevel betenkelig å etablere en henstillingsplass så nær en sjørørretbekk. En utbygging som endrer topografien slik at dalsøkket reduseres vil gjøre Akerbekken risikoutsatt på lik linje Heiabekken.</p>	<p>2. Overvannshåndtering og eventuelle fordrøyningsiltak vil bli vurdert i videre planlegging. I en evt. senere reguleringsplanfase vil det bli gjort beregninger og vurderinger av avrenningshastighet fra området. Normalt vil utgangspunkt for en slik vurdering være at avrenningshastigheten ikke skal øke som følge av anlegget.</p> <p>3. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning.</p>
---	--	---

4.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(41) Grunneiere Løken/Høyda (Grimstadtoppen), 04.10.18, 201807769-84 201807769-45 201807769-46 201807769-12	<p>Bjørn Syver Grimstad Øvre Løken Gnr.5 Bnr.1, Arne Jukam Sandaker Gnr.10 Bnr.3, Tormod Sandaker Gnr.10 Bnr.1, Lars Molvig Sandaker Gnr.10 Bnr.2, Magnus Løken Gnr.6 Bnr.2-1, Lars Jørgen Huseby Gnr.42 Bnr.1, Øystein Grimstad Stomner Gnr.9 Bnr.1, Johan Edv. Grimstad Stomner Gnr.9 Bnr.5, Ingar Andersen Heia Gnr.38-45 Bnr.2-2, Ann Kristin Sogn Gnr.8 Bnr.1, Eivind Gregers Husebye Gnr.40 Bnr.1.</p> <p>1. I oversendelsen stilles spørsmål om alle alternativene i planprogrammet skal konsekvensutredes, eller om antallet alternativer skal reduseres gjennom en ny silingsprosess?</p>	<p>1. For å få tilstrekkelig kunnskap til å velge ett av de fire alternativene Kambo, Gon, Kjellerødåsen og Løken/Høyda (Grimstadtoppen) skal alle fire alternativene konsekvensutredes. Endelig beslutning om lokalisering av hensettingsanlegget vil</p>

	<p>2. Innhenting av informasjon. De ser det som svært uheldig at det i forstudien ikke er gjort nye undersøkelser eller befaringer i området. De stiller spørsmål ved hvordan Grimstادتoppen som var vurdert som dårlig egnet i Norconsult sin rapport i 2015, nå har blitt et alternativ som skal konsekvensutredes når det ikke er innhentet noen ny informasjon. Konsekvensutredningen skal ifølge planprogrammet basere seg på utredninger gjort av fylkeskommunen og kommunen. Grimstادتoppen/Høyda er et lite utforsket og dokumentert område. Det vil derfor avdekkes verdier som ikke er registrert tidligere. Med bakgrunn i dette bes det om tett dialog gjennom prosessen og at grunneierne og eventuelt også kommune/fylkeskommune får stille med en representant på befaringer.</p> <p>3. Landskapsbilde. Grimstادتoppen (Løken/Høyda) ligger langt fra områder med tett bebyggelse. Dette medfører at det må anlegges helt nye tilførselsveier og annen infrastruktur. Med bakgrunn i dette mener grunneierne hensettingsanlegget vil beslaglegge langt mer enn 70 daa som det er oppgitt i planprogrammet. De krever at dette tilleggsarealet gjøres rede for og at arealet som vil beslaglegges ved ny infrastruktur til og ved hensettingsanlegget legges inn i konsekvensanalysene og i kostnadsberegningen. De viser til hensetting Østlandet, delrapport fase 3 (2015) hvor det skrives at det ikke vil være mulig å anlegge en fjellhall i Grimstادتoppen, slik kommunen ønsker, men at anlegget vil ligge med dype skjæringer. Det vises til følgende vurdering av dette i rapporten: "Det nære landskapet vil få et stort sår og historiske sammenhenger i bruk av landskapet vil forsvinne". Dette er verdier som ikke kan kompenseres hverken med skadereduserende tiltak eller erstatning i form av penger. Planprogrammet åpner for muligheten for å spekulere i videre industrialisering og utvidelse av anleggsområdet ved behov og at utvidelsesmuligheter er en faktor man søker å finne ved lokaliseringen og dermed bruke som argument. Det planlagte anlegget vil omgjøre et rekreasjonsområde med et rikt biologisk mangfold til et industriområde. Fremkommelighet til kulturminner og registrerte gravplasser, Blåveisskogen og Høydas utsiktstopp reduseres</p>	<p>bygge på kunnskap som er fremskaffet gjennom konsekvensutredningen. Det skal lages kommunedelplan for det ene valgte alternativ.</p> <p>2. I silingsfasen ble allerede kjent kunnskap benyttet. Denne kunnskapen vil bli supplert i det videre arbeidet med KU. Offentlig ettersyn og høring er også en del av kvalitetssikringen. Det er ikke lagt vekt på konklusjonene fra rapporten Hensetting Østfold. Den gang ble det konkludert med at utredningen ikke var grundig nok. Det er bakgrunnen for at dette planarbeidet ble igangsatt.</p> <p>3. Landskapsbilde skal utredes i fagrapport KU landskapsbilde iht. planprogrammets kap. 4.4.1. Adkomst til anlegget og annen nødvendig infrastruktur inngår i det videre planarbeidet. Tilførselsveier og annen infrastruktur som er nødvendig for anlegget inngår som en del av tiltaket og vil bli vurdert for alle relevante tema i konsekvensutredningen, også i beregning av arealbeslag. Alle tiltak som inngår i kostnadsoverslaget for anlegget skal konsekvensutredes. Områdets verdi som rekreasjonsområde inngår i utredningen av friluftsliv/ by- og bygdsliv, jf. planprogrammets kap. 4.4.2.</p>
--	---	--

	<p>betraktelig. Området rundt det planlagte anlegget vil miste sin funksjon grunnet støy, trafikk og støv. Et anlegg på denne størrelsen vil etterlate seg et betydelig sår i den eneste naturlige høyden i området, og på denne måten ødelegge dette naturlandskapet. Grimstادتoppen (Løken/Høyda) er en grønn silhuett som markerer seg og kan sees fra flere store områder i Råde som Grimstادتoppen boligfelt, Jonsten, Burum/Huseby og Sarpebakken. Sammenlignet med andre alternativ som er gitt middels konsekvens er det vanskelig å forstå at de store terrenginngrepene i Grimstادتoppen også kun skal gi middels konsekvens. Grunneierne mener derfor at tiltaket vil utgjøre en stor konsekvens for landskapsbildet.</p> <p>4. Kulturmiljø og kulturminner. De henviser til lokalhistoriker Eigil Tangen som skriver at selve hjertet av Råde lå på Grimstادتoppen (Løken/Høyda). Det er et av de mest markante høydedragene og derfor lå noen av de første bosetningene i Råde nettopp her. Løken gravfelt med sine 25 registrerte gravplasser fra Viking- og bronsealder befinner seg innenfor det avgrensede området. Det samme gjør 6 registrerte gravplasser plassert på gammelt kulturbeite/plantefelt på den sørvestlige siden av Høydaåsen, samt en røysgrav i nærheten av utsiktsposten på Høyda. Første utgravinger i området ble gjennomført i 1760. Ifølge Eigil Tangen vitner større gravplasser om at det har vært rike bosettinger i umiddelbar nærhet, og som vil befinne seg innenfor det området som Bane NOR nå har avgrenset til planområde. Det vises også til at Rådes første kirke, Tesalakirken ble bygget rett øst for Høyda hvilket tyder på at dette området var svært sentralt for hele det omkringliggende landskapet og befolkningen. Det har ikke blitt gjennomført grundige undersøkelser av området Grimstادتoppen (Løken/Høyda) siden 1840. Det er også mindre gravhauger/kokegroper på vestsiden av Høyda som ikke er blitt registrert. Det er gjort funn i år av fint tilhøgd spydspiss i flint, to steinøkser fra Steinalderen, samt åtte ulike flintfragmenter av pilspisser og kniver. Funnene er nå sendt videre til Fylkesmannen i Østfold som ser behovet for nærmere arkeologiske undersøkelser. Det vises også til avisartikkel i</p>	<p>4. Det er gjort overordnede vurderinger i silingsrapporten basert på tilgjengelig i kunnskap. I KU vil kunnskapsgrunnlaget bli styrket og det vil bli gjort mer detaljerte vurderinger. Ny kunnskap i konsekvensutredningen vil bidra til at de ulike alternativene enklere kan vurderes opp mot hverandre i anbefalingsprosessen. Innspill fra lokalkjente vil være en del av grunnlaget for konsekvensutredningen. Informasjonen i innspillet vil benyttes som kunnskapsgrunnlag i det videre arbeidet. Kulturminner blir utredet i konsekvensutredningen iht. planprogrammets kap. 4.4.4 Kulturarv.</p>
--	---	---

	<p>Moss avis 25.9.2018 (vedlegg 1) der Fylkeskonservatoren ved arkeolog Trygve Csisar uttaler at FK neppe går med på å frigi 40 registrerte gravhauger. Det oppgis i forstudien, under punkt 3.9.3, at tiltaksområdet overlapper litt av sikringssonen rundt felt med fornminner som er fredet etter kulturminneloven, og at man vil unngå denne konflikten ved å skyve litt på plasseringen. I tillegg til de 25 gravplassene på Løken, er det innen det avgrensede området registrert enda 15 gravplasser. De nye funnene som nå er registret ligger også utenfor sikringssonen det her henvises til, noe som betyr at det i området vil være flere fornminner som per i dag ikke er undersøkt og registret. På vestsiden ligger også en gammel potetkjeller som var depot med illegal radiosender under 2. verdenskrig. Det foreslåtte ventesporet vil kunne komme i konflikt med kulturminner på Sogn (Sognslunden). Sognslunden rommer 7 gravhauger, del av en hulvei og anlegg fra 2. verdenskrig. I tillegg går pilegrimsleden rett forbi Sognslunden. De opplyser om at Fylkeskonservatoren gjorde ytterligere funn under befarung i området 4. oktober. Det vises til vedlegg 2 til innspillet for ytterligere informasjon om funnene. I tillegg henvises til Fylkeskonservatorens høringsuttalelse om stor tetthet av kulturminner, stort potensiale for nye funn og dermed utfordringer med å plassere et hensettingsanlegg uten å komme i stor konflikt med kulturminnene. Det henvises også til at Fylkeskonservatoren vil vurdere en innsigelse til dette alternativet. Avsenderne av innspillet synes med bakgrunn i mengden kulturminner i området at konsekvensene for kulturmiljø er vurdert for lavt i forstudien og at den må vurderes til å være stor negativ. Det vises til Kamboalternativet hvor konsekvensene for kulturmiljø er vurdert å være store.</p> <p>5. Naturmangfold. De mener området er for dårlig kartlagt til at tilgjengelige registreringer kan legges til grunn for vurderingene. Naturtyper i Moss, Rygge og Råde ble kartlagt av Wergeland Krog Naturkart i 2004. Da ble ikke Grimstaddammen undersøkt. Det skjedde heller ikke ved kartlegging av viktige viltområder. Det vises til at 48 % av artene på rødlista 2015 er knyttet til skog. Biolog Rune Aae ved Høyskolen i Østfold har befart deler</p>	<p>5. I silingsfasen er kjent kunnskap benyttet, jf. svar på punkt 4. Innspill om eksisterende forhold tas med i det videre arbeidet. Sommeren 2018 ble det gjennomført kartlegging av biotoper og artsmangfold, dette grunnlaget vil inngå i det videre planarbeidet. Tiltaket vil måtte følge de til enhver tid gjeldende regler for miljøpåvirkning. Naturmangfoldet blir utredet i konsekvensutredningen iht. planprogrammets kap. 4.4.3.</p>
--	--	---

	<p>av området i september har funnet israndavsetning med kalksand. Området domineres av hassel, blåveis og liljekonvall. Det vises også til at det ellers kun er registrert to andre skjellsandavsetninger i Råde. Grunneierne stiller seg uforstående til at en konsekvensutredning av området skal gjennomføres nå i vinter hvor muligheten for å undersøke det biologiske mangfoldet er svært begrenset. Ifølge biolog, Rune Aae, er det nødvendig at en slik registrering gjøres gjennom hele året for å få kartlagt området ordentlig. De opplyser om at det årlig observeres Vipe i åkerkantene innenfor planområde. I tillegg er det opptil flere ganger observert Gulspurv (nært truet) og Tornskate (minkende, var i 2010 nært truet). Innspillet inneholder også bilder av følgende dyr tatt i området: gulspurv, tornskate, flaggspekk, rådyr, rev og elg. Det bes om at det blir gjennomført en fullstendig kartlegging av det biologiske mangfoldet både av planter og dyr, samt områdenes viktighet for vandringer av dyr og fisk i bygda.</p> <p>a. Sognslunden. Sognslunden er et område på vel 13 mål sør for jernbanelinja mellom store jorder. I lunden vokser store gamle eiketrær. Grunneier opplyste i befaring i 2015 om at det er observert storsalamander, spissnutefrosk og buttsnutefrosk. I tillegg opplyses det om at det bendelløk vokser på motsatt side av jernbanen og ikke i Sognslunden. Det henvises til vedlagt referat fra befaring i Sognslunden gjennomført av Råde kommune. Etersom ventesporet kan komme i konflikt med Sognslunden bes det om at området undersøkes for rødlistede arter og at Bane NOR kommer tilbake til dem vedrørende dette.</p> <p>b. Heiabekken. Heiabekken er ansett å være en av Østfolds viktige sjørrretbekker. Råde kommune har som uttalt mål å bevare slike viktige bekkedrag. Det vises til "Regional naturmangfoldplan for Moss, Rygge og Råde Del I - mål og tiltak 2014, s. 26". Naturmangfoldspanen omtaler bekkens rike biologiske mangfold og funksjonen som spredningskorridor. Det vises også til at artstypen er oppført som hensynskrevende i Stortingsmelding nr. 8 / 1999-2000. Heiabekken ble i 2012 og 2013 utbedret for å optimalisere</p>	<p>Informasjonen som er gitt i innspillet vil bli tatt med som grunnlag for konsekvensutredningen.</p> <p>a) Informasjon som framkommer tas med i vurderingene. Det vil bli foretatt befaringer i områdene.</p> <p>b) <i>Planprogrammet kap 4.4.3 oppdateres vedrørende sjørrret.</i></p>
--	--	---

	<p>bekken som gytebekk for sjørret. Bakgrunnen for dette var at sjørretbestanden i bekken var sårbar, og bare moderate mengder med ytterligere påvirkning av forurensende stoffer eller oksygenvinn kunne føre til at den ble utryddet. Dette var et samarbeid mellom grunneierne, Råde Jeger- og Fiske forening, samt fylkesmannen i Østfold. Bekken har i dag et yrende fiskeliv og det anses det som kritisk dersom Bane NOR velger å legge et industrianlegg rett i nærheten av bekken. Det vises til innspill fra Råde Jeger- og Fiskeforening som også er vedlagt høringsuttalelsen. Det opplyses om at bekken tidligere er vurdert som avløp fra Moss sivile lufthavn, men ikke ble valgt grunnet faren for at kjemikalier kunne nå bekken. Det vises til at det forskes på avrenning av kjemikalier fra jordbruket i Heiabekken. Dette har pågått over mange tiår for å utarbeide tiltak som kan redusere kjemikaliebruken. De frykter at anleggelse av hensettingsanlegg her vil ødelegge bekken som nasjonalt laboratorium for kjemikaliebruk i jordbruket. De ber om at det blir gjennomført en kartlegging av hvordan et hensettingsanlegg vil påvirke Heiabekken og det biologiske livet i bekken og ber om at Bane NOR kommer tilbake til dem vedrørende dette.</p> <p>6. Nærmiljø og friluftsliv. Som høyeste punkt i området er Grimstadtoppen (Løken/Høyda) et naturlig samlingspunkt og rekreasjonsområde for både voksne og barn. Det vises til omtale av området i boka Rådes vakre natur. Område gir muligheter for grilling, ridning, jakt, soppturer, tur til Blåveisskogen, Løkengravene, ski- og aketurer og ikke minst "stillhet og rekreasjon" langt fra utbygde områder. Grimstadtoppen (Løken/Høyda) har stor verdi for lokalbefolkningen som til daglig benytter området; verdier som med et hensettingsanlegg vil forsvinne. Grunneierne er også overrasket over at deler av dette skogsområdet, jf. Råde kommunes friluftslivsregistrering, er omtalt som nærtur-terreng med en begrenset brukerfrekvens (Planprogram, 2018, s. 26). Det er samlet inn 400 underskrifter for å vise at dette er et område mange bryr seg om. De stiller seg derfor uforstående til at "Nærmiljø og friluftsliv", har blitt</p>	<p>6. I silingsfasen er kjent kunnskap som det vises til benyttet, det vil ikke bli endret fra middels konsekvens i silingsrapport/ planprogram, men konklusjonen kan bli annerledes etter området er vurdert i KU. Innspill om eksisterende forhold tas med inn i det videre arbeidet. Friluftsliv, by- og bygdsliv vil bli vurdert iht. planprogrammets kap. 4.4.2.</p>
--	--	---

	<p>kategorisert som "middels konsekvens", og ber Bane NOR vurdere dette nærmere og komme tilbake til dem.</p> <p>7. Dyrka mark. Arealene et anlegg på Grimstادتoppen og Kjellerødåsen vil beslaglegge er områder med svært god jord som er egnet til grønnsaksdyrking. Det er vedlagt dokumentasjon fra Norsk Landbruksrådgiving om dette (vedlegg 7). For Grimstادتoppen (Løken/Høyda) oppgis det i planprogrammet at nesten halvparten av hensettingsanlegget vil ligge på dyrka mark. Ettersom anlegget ligger langt fra bebyggelse må det i tillegg til hensettingsanlegg og ventespør anlegges nye tilførselsveier og annen infrastruktur. Det etterspørres en beregning av hvor stort areal som vil gå med til tilførselsveier og annen infrastruktur. De ønsker å få tilgang til dette og hvorvidt konsekvensen for dyrka mark samlet da vil gå fra middels til stor. For å rydde plass til anlegget må man etter planskissen å dømme først fjerne store mengder løs- og steinmasser. Dette er masser som mest sannsynlig må mellomlagres på dyrka mark på Løken, før den eventuelt transporteres videre. Det vises til nye retningslinjer for massedeponi i fylkesplanen og stilles spørsmål om det er tatt hensyn til disse. De ønsker innsikt i hvor mye areal som vil bli beslaglagt og hvordan hensettingsanlegget både i anleggsperioden og i drift vil kunne skade den omkringliggende jorden og gi redusert jordkvalitet?</p> <p>a. Videre driftsgrunnlag for Løken gård. Løken gård er per i dag en av få produsenter i Norge som leverer tidligpotet til Maarud. Kontrakten krever et visst antall dekar med riktig jordkvalitet. Dette er en makskontrakt med Maarud på eiendommen, og redusert kontrakt vil for grunneier mest sannsynlig kunne medføre oppsigelse av kontrakten innen kort tid. Det vises til vedlagt dokumentasjon fra Maarud (vedlegg 8). For innsyn i konkrete tall bes det om at det tas kontakt. Det bes om at dette tas inn i den videre vurderingen. Et anlegg på Grimstادتoppen (Løken/Høyda) vil kreve at det bygges ned jord til nye veier, som igjen vil ødelegge en optimal arrondering av jordstykker. Dagens og framtidens jordbruk krever store og effektive arealer. En av de viktigste årsakene til at produktiv</p>	<p>7. Bane NOR merker seg at jorda er av særs god kvalitet. Bane NOR vil følge kap. 2 i fylkesplanens retningslinjer. Konsekvenser for dyrka mark, herunder oversikt over alle berørte areal, vil bli utredet under naturressurser iht. planprogrammets kap. 4.4.5.</p>
--	---	---

inmark tas ut av drift er at de er for vanskelige å drifte med store moderne maskiner. Dette kan føre til at beslaget av dyrka mark for infrastruktur blir større enn det konkrete fotavtrykket. Det bes om at dette tas med i den videre vurderinger. Det bes også om at jordbruk skilles ut fra naturressurser og behandles som et eget tema. Sammenlignet med andre alternativer som er blitt vurdert anses det at en utbygging av Grimstادتoppen (Løken/Høyda) vil utgjøre en stor konsekvens for produktiv dyrka mark av svært god kvalitet, og grunneierne stiller seg derfor uforstående til at det i den samlede evalueringstabellen 3.9.3 i forstudien oppgis at anlegget vil ha "middels negativ effekt" på dyrka mark. De ber Bane NOR vurdere dette nærmere og komme tilbake til dem.

8. Kostnader. I forstudien oppgis det at noen kriterier er tillagt større vekt enn andre, og at dette har vært avgjørende for anbefalingene som er blitt gitt. Et av kriteriene er kostnader både til investering og drift, inklusive utgifter til tomtkjøring. 3 av 4 av anleggene som gjenstår er 40-80 % dyrere enn billigste alternativ. Med bakgrunn i utredningen fra Norconsult i 2015 beregner de at tomtkjøring for 16 togsett til Grimstادتoppen (Løken/Høyda) vil utgjøre 400 mill. for 60 års drift, eller 6,4 mill. årlig. De merker seg at kostnaden per ekstra km tomtkjøring er nesten 600 000 NOK i året eller 35 mill. NOK for en driftsperiode på 60 år. De etterspør hva den totale kostnaden for anlegget er estimert til og hva som ligger til grunn for beregningen at det blir 40-80 % dyrere enn billigste alternativ. På bakgrunn av de høye kostnadene forbundet med tomtkjøring og at det ikke er planlagt frekvensøkninger sør for Moss, bør et hensettingsanlegg ligge nærmest mulig endestasjonen som skal betjenes (her Moss). Med mindre det er store samfunnsmessige ulemper av å legge anlegget på Kambo, mener de det bør være det foretrukne alternativet. Et alternativ som vurderes som relativt skånsomt både mot landskap, kulturminner og dyrka mark, men også i forhold til tettstedutvikling (Vedlegg 3 Høringsuttalelse Østfold Fylkeskommune)
- a. Infrastruktur. De antar at kostnaden med å anlegge tilførselsveier og annen infrastruktur vil være svært høy siden det er langt til tettbebygde områder. I tillegg vil dette

8. Det vil bli utarbeidet kalkyler for etablering av anleggene som en del av den videre planleggingen. Disse kalkylerne, sammen med kalkyler på tomtogkjøring, vil være blant grunnlagene for vurdering av prissatte konsekvenser. Alle tiltak som er nødvendige for å etablere hensettingsanlegget vil inngå i kostnadsoverslagene, dette gjelder f.eks. grunnervervs-kostnader, kostnader til nødvendig infrastruktur og kostnader til nødvendig massehåndtering. Det er ikke lagt vekt på konklusjonene fra rapporten Hensetting Østfold. Den gang ble det konkludert med at utredningen ikke var grundig nok. Det er bakgrunnen for at dette planarbeidet ble igangsatt.

	<p>beslaglegge ytterligere arealer med dyrka mark. I Fylkesplanen som nylig er vedtatt, står det at man skal erstatte jord som nedbygges til infrastrukturformål (s. 21, delmål nr. 25). Det spørres om dette er tatt med i kostnadskalkylen. Det vises også til bestemmelser om massedeponier i fylkesplanen og stilles spørsmål ved om dette er tatt inn i kostnadskalkylen. De påpeker at de to alternativene i Råde ble vurdert til å være mindre egnet i Norconsult sin utredning fra 2015 ble ansett å være mindre egnet. For Grimstadtoppen (Løken/Høyda) sin del var begrunnelsen høye investeringskostnader og kostnader for tomtogkjøring. (s. 28 i utredning Hensetting Moss 2015). De spør om bakgrunnen for at et område som i 2015 ble betraktet som lite egnet, nå er en av kandidatene for hensettingsanlegg.</p> <p>Flere vedlegg er lagt ved innspillet. De er henvist til i punktene i sammendraget.</p>	
--	---	--

5 KJELLRØDÅSEN

5.1 Offentlige etater

Innspill fra Råde kommune (melding om vedtak og sakspapir), datert 22.10.18, Bane NORID 201807769-83, omhandler også Kjellerødåsen. Innlegget har gjennomgående skrevet om områdene samlet og er derfor samlet kommentert under LØKEN/HØYDA (GRIMSTADTOPPEN) – offentlige etater.

5.2 Organisasjoner, lag og foreninger

Innspill fra Råde jeger og fiskerforening, datert 30.09.18, Bane NORID 201807769-10, omhandler også Kjellerødåsen. Innspillet er sortert under LØKEN/HØYDA (GRIMSTADTOPPEN) – grunneiere, berørte, privatpersoner.

5.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(42) Hans Jørgen Weel og Lars	1. Skogsområdet inneholder en rekke fornminner som helleristninger, gravhauger og varder.	1. Mer kunnskap om kulturminner skal innhentes og utredes iht. planprogrammets kap. 4.4.4 kulturarv.

Jørgen Huseby, 19.10.18, 201807769-62	<p>2. Det synes svært uhensiktsmessig å legge et slikt anlegg så langt fra Moss stasjonsområde da det skal betjene lokaltogene som går fra Moss til Oslo. Ser i rapporten fra 2015 at det er beregnet en årlig kostnad på 5,7 mill. pr. år med 12 togsett. Nå med et øket antall togsett må det påregnes ytterligere økning i slike kostnader. Et anlegg nærmere Moss stasjon vil gi langt mindre konsekvenser for dyrka mark og landskapsbilde. I tillegg vil det spare beboere langs linja for støy fra et stort antall togpasseringer hver dag. Mye av denne trafikken vil også komme nattetid. Det vises til konklusjonene i Norconsult sin rapport (2015) hvor både Kjellerødåsen og Løken/Høyda (Grimstادتoppen) ble ansett å være mindre egnet. I kan ikke se at det er fremkommet nye forhold som skulle tilsi en annen vurdering enn i 2015. Hvordan kan konklusjonen være at det er liten påvirkning på kulturlandskapet når anlegget foreslås lagt i et område med stor tetthet av fornminner? Ønsker svar på hva som er kravet for at det skal ha stor påvirkning? Hvordan kan Rambøll komme med en helt annen konklusjon enn Norconsult kun 3 år etter forrige rapport? Det ønskes svar på hva som er endret og konkret tilbakemelding på hva Norconsult har vurdert "feil"? For Kjellerødåsen er også kostnadene beskrevet som høye i forhold til billigste alternativ. I tillegg må det anlegges en betydelig infrastruktur i tilknytning til anlegget da dette er helt fraværende i nærområdet. Det kan ikke støttes en utbygging av et betydelig industrianlegg med tilhørende infrastruktur osv. i et slikt område med skog og dyrka mark. Området har et rikt dyreliv med bl.a. mye rådyr og elg.</p> <p>3. Det støttes forslaget om å ta opp til vurdering anlegget i Kleberget i Moss, eventuelt alternativet som er lansert i Vestby mellom Kambo og Son.</p> <p>4. Utredningen sier ingenting om støy, mengde tomtogkjøring eller trafikk ellers til å fra anlegget. Det ønskes svar på hva dette vil medføre for nærområdet? (Hvor er tilførselsveier tenkt lagt, er det planlagt oppgradering av Tesalaveien for å ta den økte trafikkmengde?) Hvordan kan man forsvare investeringskostnadene for et mye dyrere anlegg når det i tillegg ligger lengst unna Moss stasjon og vil ha de høyeste</p>	<p>2. Det er ikke lagt vekt på konklusjonene fra rapporten Hensetting Østfold. Den gang ble det konkludert med at utredningen ikke var grundig nok. Det er bakgrunnen for at dette planarbeidet ble igangsatt.</p> <p>Momentene som nevnes med støy, tomtogkjøring, trafikk, skog, dyrka mark, dyreliv osv. skal utredes iht. planprogram. Støy skal utredes iht. kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv/by- og bygdeliv (planprogrammets kap. 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Skogsverdien inngår i prissatte konsekvenser, jf. kap. 4.3 i planprogrammet. Dyrka mark utredes iht. kap. 4.4.5 naturressurser i planprogrammet. Dyreliv utredes iht. kap. 4.4.3 naturmangfold i planprogrammet.</p> <p>Alle tiltak som er nødvendige for å etablere hensettingsanlegget vil inngå i kostnadsoverslagene, dette gjelder f.eks. grunn-ervervskostnader, kostnader til nødvendig infrastruktur og kostnader til nødvendig massehåndtering. Tomtogkjøring er også en del av utredningen av prissatte konsekvenser.</p> <p>3. Kleberget er silt ut fordi dette alternativet er svært mye dyrere enn alle de andre alternativene. I tillegg vil alternativet gi stor risiko for ulemper for driften av Moss stasjon og kan legge sterke begrensinger på muligheten for å legge rv. 19 i tunnel inn mot Moss hav. På bakgrunn av innspillet har Bane NOR gjennomført et alternativsøk i Vestby kommune fra kommunegrensen i sør og nordover forbi Sonsveien stasjon (holdeplass). Alternativer er vurdert etter samme metode som er benyttet i forstudien, og er beskrevet i Forstudie/Silingsrapport - tilleggsrapport Sonsveien. Dokumentnr. ICH-11-A-25061. Rapporten konkluderer med at Sonsveien-alternativet ikke anbefales videreført i det videre planarbeidet. Alternativet er innarbeidet i revidert planprogram som et av alternativene som er silt ut fordi det ikke er gjennomførbart.</p> <p>4. Støy (planprogrammets kap. 4.3.2), investeringskostnader og kostnader for tomtogkjøring vil bli vurdert (planprogrammets kap. 4.3). Prosjektet er i en tidlig fase og utforming av anlegget</p>
--	---	--

	driftskostnadene for tomtogkjøring i tillegg? Det ønskes svar på hvorfor ikke man viser det totale prosjektet med ventespør, bygningsmasse og nye veier? Det ønskes svar på hvor mye areal hele prosjektet vil beslaglegge?	med adkomstveier osv. vil bli optimalisert i det videre arbeidet. Det er ikke avgjort hvor tilførselsvei evt. vil ligge. Det antas at prosjektet vil få et endelig planområde i kommunedelplanen på ca. 70 daa, det er imidlertid knyttet usikkerhet til dette.
(43) Hans Jørgen Weel Bjørn Elvestad, Erik Weel, Inger Lundblad, Kari Lundblad, 201807769-80	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er ikke tatt hensyn til at det ofte blir bygget ned mer areal enn selve inngrepet rundt slike anlegg. 2. Det vises til rapporten "Hensetting Østlandet, del rapport fase 3" Dokument nummer UTF – 00 – A – 20067. I denne vurderes både at Løken/Høyda (Grimstadtoppen) og Kjellerødåsen å være mindre egnet som hensettingsanlegg grunnet høye investeringskostnader og mye tomkjøring på grunn av lang avstand til Moss stasjon. De mener anlegget bør etableres i tilknytning til Moss stasjon. 3. Undertegnede stiller spørsmål ved hvordan Bane NOR imøtekommer St.t. krav om å redusere nedbyggingen av dyrkbar mark innen 2020. Et åpenbart valg i denne saken må være å velge det hensettingsanlegget som tar minst mulig dyrka mark. 4. Planområdet er angitt til 498 daa. De mener det er dobbelt så stort. 5. De påpeker at det er registrert rødlistede arter i området og har lagt ved dokumentasjon på dette. 6. I forstudien evaluering står det også at nesten halvparten ligger på dyrka mark, og at tiltaket berører 12,5 daa skog av høy bonitet, og 12,5 daa skog av middels bonitet. Samtidig er det orientert om at anlegget vil legge beslag på ca. 70 daa. Dette regnestykket får de heller ikke til å stemme. 7. De er også helt uenig i vurderingen om at tiltaket har middels konsekvens for landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø, dyrka mark og naturressurser utenom dyrka mark. Det menes det har stor negativ betydning for alle disse temaer. Skogsområdet har en betydning for dyrka mark utenfor planområdet ved at det bedrer lokalklimaet for jordbruk. Området har stor verdi slik det er forvaltet. Med bakgrunn i dette har det ikke vært aktuelt for utbyggingsformål. Det kan derfor ikke brukes som argument for å velge området at det ikke er bygget ut. Gården Burum er en av de mest 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokale virkninger av tiltaket vil bli utredet iht. planprogrammets kap. 4.5.1. 2. Det er ikke lagt vekt på konklusjonene fra rapporten Hensetting Østfold. Den gang ble det konkludert med at utredningen ikke var grundig nok. Det er bakgrunnen for at dette planarbeidet ble igangsatt. 3. I silingen er det lagt vekt på å finne alternativer som har minst mulig inngripen i dyrka mark. Dyrka mark har blitt vektlagt sterkt i de samlede vurderingene, men det er ikke mulig å unngå konflikt med dyrka mark fordi sporet går gjennom et kulturlandskap. 4. <i>Arealet vil bli korrigert i planprogrammet.</i> 5. Tas til etterretning. Dette skal vurderes videre i konsekvensutredningen, jf. planprogrammets kap. 4.4.3. 6. Forklaringen er at en sporviftesjablong med 10 meters buffer er benyttet til å beregne hva som blir beslaglagt av skog og dyrka mark for alternativene i silingsrapporten. Denne metoden er brukt for å tilstrebe en likeverdig behandling av alle alternativene i silingen. I planprogrammet er det satt av et større område som skal vurderes i forhold til optimalisering av løsning. Konsekvensutredningen vil belyse hvilke konsekvenser en optimalisert løsning vil ha for dyrka mark. 7. Vurdering av konsekvens for de ulike temaene baserer seg på kriteriene i kap. 6 i forstudie/silingsrapport. Verdien av Burum gårdstun og kulturmiljøet utredes iht. kap. 4.4.4 kulturarv i planprogram. Forminnefunn skal tas med videre og skal utredes iht. kap. 4.4.4 kulturarv i planprogram. Hule eiker skal vurderes i fagrapport KU om naturmangfold iht. planprogrammets kap. 4.4.3. Silingsrapporten/forstudien er basert på kjent kunnskap

	<p>betydningsrike historisk sett i Råde, historie som er godt ivaretatt på og rundt gården. Det kan nevnes at den har mottatt Råde kommunes byggeskikkpris i 1994. Det er også gjort en del unike fornminnefunn i og ved planområdet. Blant annet er det funnet en "nakkebøyd skafthulløks av porfyr". Innenfor planområdet forekommer også flere hule eiketrær, som er beskyttet som utvalgt naturtype gjennom naturmangfoldloven. Det hele fremstår åpenbart mangelfullt i den totale forstudien av Kjellerødåsen. De har lagt ved kart og beskrivelse av området hentet fra "Historisk atlas over Råde". Med bakgrunn i de kulturhistoriske verdiene som framkommer her mener de det er feil at plassering av anlegget her sies å ha liten betydning for kulturmiljø.</p> <p>8. Det er ikke beskrevet hvordan tiltaket vil framstå fra eksisterende og planlagte boligområder.</p> <p>9. Det er etter hva som kan ses, ikke gjort vurderinger omkring veitilførsel, ventespør og annen infrastruktur som ikke finnes i området pr. i dag. Dette vil gi konsekvenser langt utover planområdet.</p> <p>10. Planområdet inneholder en stor andel dyrka mark. Dette er jord som det har tatt hundrevis av år for å komme til den tilstand den er i dag. I tillegg er det lagt anlegg for kunstig vanning og drenering. Dette sammen med det gunstige klima som er i området gjør at jorda gir meget årssikre avlinger og har et potensial langt over normalt for landet. Anlegget vil gi dårlig arronderte jordbruksarealer. Det er også fare for at noen teiger kan bli små og bratte og dermed ulønnsomme å dyrke.</p> <p>11. Planleggingen av et slikt anlegg må gjøres samtidig med planleggingen av nytt dobbeltspor gjennom Råde. De mener disse prosjektene er helt avhengig av hverandre.</p>	<p>fra blant annet databaser – slik er alternativene vurdert likt. Temaene vil bli nøye belyst i konsekvensutredningen.</p> <p>8. Eksponering og hvordan tiltaket vil framstå fra eksisterende og planlagte boligområder blir utredet iht. landskapsbilde kap. 4.4.1 i planprogram.</p> <p>9. Arealbeslag og løsninger for veg, ventespør og annen infrastruktur optimaliseres og vurderes konkret i KU og planmateriell.</p> <p>10. Virkninger for jord og jordbruk skal utredes i fagrapport KU naturressurser iht. planprogrammets kap. 4.4.5. I silingen er det lagt vekt på å finne alternativer som har minst mulig inngripen i dyrka mark. Dyrka mark har blitt vektlagt sterkt i de samlede vurderingene, men det er ikke mulig å unngå konflikt med dyrka mark fordi sporet går gjennom et kulturlandskap.</p> <p>11. Løsninger som utredes skal tilpasses aktuelle løsninger for dobbeltspor.</p>
--	--	---

6 INNSPILL VED VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM VED UTVIDET VARSEL UTVIDELSE AV PLANGRENSE I VESTBY SAMT TILLEGGSRAPPORT; VURDERING AV ALTERNATIV SONSVEIEN

Tekst vil bli fylt inn etter gjennomført høring.

6.1 Offentlige etater

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(X) Fra, datert, 201807769- XX		

6.2 Organisasjoner, lag og foreninger

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(X) Fra, datert, 201807769- XX		

--	--	--

6.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
(X) Fra, datert, 201807769- XX		

7 REVISJONSOVERSIKT

Forslag til planprogram er revidert etter offentlig ettersyn. Tabellen under oppsummerer de endringene som er gjort i planprogrammet, og angir hvilke innspill som har initiert endringen

Kapittel	Endring	Basert på innspill fra
1.7.2	Planprogrammet endres slik at det kommer frem i 1.7.2 at arealer i kommuneplanens arealdel er omdisponert til boligformål.	Trysilhusgruppen ved advokat Martin Kr. Feet
1.8	Planprogrammet endres i kapittel 1.8 under omtalen av Gon, at Gatu-Vårli-Solhøy i stor grad er utbygget.	Trysilhusgruppen ved advokat Martin Kr. Feet
3.2.2	Gatu gård tilføyes i kap. 3.2.2 i planprogrammet. Flyfoto i figur 6 skal oppdateres til nyeste versjon.	Ole og Torgeir Gjølberg m/fam
3.3	Innspill vedr. navn vil bli tatt til følge. Navnet endres fra Grimstaddet til Løken/Høyda i det videre planarbeidet.	Råde kommune
3.4.2	Planområdets areal er korrigert.	Hans Jørgen Weel Bjørn Elvestad, Erik Weel, Inger Lundblad, Kari Lundblad,
4.2	Innarbeidet at referansealternativet skal inkludere framtidige utbygginger som en kan påregne gjennomført når hensettingsanlegget ferdigstilles, og som det er mulig å vurdere omfanget av. Det krever at tiltaket er fastlagt i planer som gir rett til utbygging. Arealbruk i henhold til vedtatte reguleringsplaner vil inngå i referansealternativet. Dette er tydeliggjort i planprogrammet under kap.	Endret basert på innspill til planprogram for Hensetting Fredrikstad – Sarpsborg fra Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
4.4.2	Presisert at lysvirkning skal utredes.	Østfold fylkeskommune
4.4.3	Kambobekken og Heiabekken som gytebekker for sjørret er omtalt under problemstillinger.	Fylkesmannen i Østfold Grunneiere Løken/Høyda (Grimstaddet), Vibeke Dons Wankel, eier av Kambo gård, Kambo vel
4.4.5	Forekomst av jernmalm ved Kambo vurderes i fagrapport om naturressurser.	Direktoratet for mineralforvaltning

4.4.5.	Følgende ordlyd er tatt inn: «Dersom dyrka mark tas ut av produksjon, skal det redegjøres for muligheten for nydyrking eller flytting av jord til erstatning for tapt produktiv jord. Viser til Fylkesplan for Østfold, Østfold mot 2050 vedtatt av fylkesutvalget 22.08.2018 retningslinje 3.1.2.»	Endret basert på innspill til planprogram for Hensetting Fredrikstad – Sarpsborg fra Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
5.4	Omtale av grunnverv innarbeides som nytt kap 5.4 i planprogrammet. "Utgangspunktet for formelt grunnverv er en vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplan vil vise hvilke arealer som berøres av utbyggingen; varig eller midlertidig i anleggsperioden. Planen gir utbygger grunnlag for å kreve eller skaffe hjemmel til disse arealene for å kunne gjennomføre tiltaket. Avtalene inngås innenfor ekspropriasjonsrettslige regler. Bane NOR søker i størst mulig grad å komme fram til minnelige avtaler, eller avtaleskjønn. Dersom det ikke lykkes har tiltakshaver anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter. For midlertidig bruk av arealer til anleggsformål, som områder for rigg og mellomlagring av masser, vil det bli inngått leieavtale og fastsatt krav til istandsetting."	Trysilhusgruppen ved advokat Martin Kr. Feet
6.10	Et nytt alternativ Sonsveien er innarbeidet i planprogrammet som et av alternativene som er silt ut da det ikke anses å være gjennomførbart.	Moss kommune

ICH-11-A-25060

Utgitt April 2019

Revisjon 01A

Utgitt av Bane NOR SF

Foto Hilde Lillejord/Øystein Grue/Bane NOR

Postadresse Bane NOR SF, Postboks 4350, N-2308 Hamar

Epost postmottak@banenor.no

05280

Sentralbord/vakttelefon